



NEPTUNUS



Les nouveaux patrouilleurs renforcent la Marine

Nicolas Appert, weldoener van de mensheid

Le M916 Bellis en mer Baltique

Scheepsklok A963 Stern definitief in Vilvoorde

Kustwachtpartner: Crisiscentrum FOD Binnenlandse Zaken



nr. 310 - oktober 2014
octobre 2014

coverfoto / photo de couverture:
Jorn Urbain

directeur:
Marc Ectors

verantwoordelijke uitgever / éditeur responsable:
Yves Dupont

hoofdredacteur / rédacteur en chef:
Franky Bruneel

lay-out / mise en page:
Johan Leye & Alain Coupé

concept / fotobewerking / traitement de photos:
Alain Coupé

medewerkers aan dit nummer:
collaborateurs à cette édition:

Freddy Philips, Kelly Michel, Dimitri Desmedt, Joris Surmont, Eric Mersch, Frederik Van Lokeren, Jorn Urbain, Tom De Vleeschauwer, Thierry Segers, Louis Van Cant, Ritchie Sedeyn, Jacques Boesmans, Henk Maene en Philip Loose

redactie / rédaction:
Graaf Jansdijk 1, 8380 Zeebrugge
tel. +32(0)50/55.82.12
e-mail/courriel: neptunus.marine@mil.be



www.facebook.com/neptunusmagazine

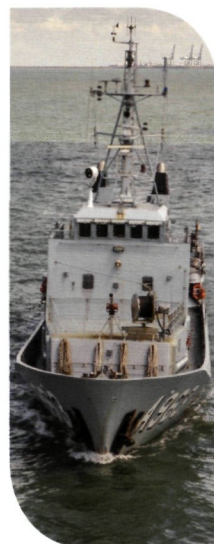
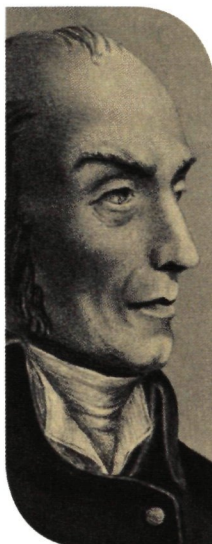
Neptunus is niet-confessioneel en politiek onafhankelijk. De artikelen worden gepubliceerd onder verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Marine. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd of gekopieerd zonder toestemming van de uitgever.

Neptunus est libre de toute attache politique ou confessionnelle. Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité des auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la Marine. Aucun article ne peut être reproduit ou copié sans autorisation de l'éditeur.

ISSN 0028-2790

inhoud / contenu :

- 01: voorwoord / éditorial
- 02: Les nouveaux patrouilleurs renforcent la Marine
- 10: Nicolas Appert, weldoener van de mensheid
- 16: Kustwachtpartner: Crisiscentrum FOD Binnenlandse Zaken
- 22: Le M916 Bellis en mer Baltique
- 28: Scheepsklok A963 Stern definitief in Vilvoorde
- 36: Gradiométrie magnétique pour la détection de mines
- 38: De woelige wateren van de Oostelijke Middellandse Zee
- 43: Commémoration du 70e anniversaire du D-Day
- 44: Historic Dockyards Chatham
- 46: Boeken
- 47: Met pensioen – à la retraite / overlijdens – décès
- 48: Info Marine
- 56: Abonnees-weldoeners / Abonnés bienfaiteurs



verkoop & abonnementen
vente & abonnements

prijs per nummer / prix par numéro: € 6,00
jaarabonnementen / abonnements annuels:

- gewoon lid - membre ordinaire: € 17,00
- beschermend lid - membre protecteur: € 19,50
- weldoend lid - membre bienfaiteur: € 24,50
- erelid - membre d'honneur: € 37,00
- abonnement buitenland/étranger: € 33,00

te storten op rekening / a verser au compte:

IBAN: BE66 5512 7313 0043 Belfius Bank

BIC: GKCCBEBB

van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine /
de l'association d'Entraide de la Marine
Graaf Jansdijk 1, 8380 Zeebrugge

voorwoord / éditorial

Chers lecteurs,

Si, comme disait le commandant J.-B. Charcot, *"les bateaux sont faits pour naviguer par tous les temps et les marins pour les conduire"*, une des conséquences est que lorsqu'ils ont quitté le port et franchi la ligne d'horizon, leurs faits et gestes sont occultés pour les terriens. Et comme la fonction de ces marins n'implique pas d'écrire leur histoire, on ne peut reprocher aux terriens leur ignorance en la matière.

Il y en a pourtant qui prennent à cœur de leur enseigner les choses de la mer. Parmi ceux-ci, l'équipe rédactionnelle bénévole de notre belle revue, par exemple, qui depuis 57 ans aborde régulièrement tous les aspects et spécificités de nos flottes militaire, marchande ou de pêche. Et

témoigne aussi, souvent in situ, de faits et réalisations de l'ensemble du cluster maritime (inter-)national.

Œuvrant ainsi, ces marins-polygraphes assument non seulement la pérennité de notre passé maritime dans la mémoire collective, mais ils sont en outre convaincus qu'en ces temps informatisés, qui ne génèrent pas d'archives palpables, le support papier de ce magazine demeurera le témoin tangible, systématique et critique, d'une longue suite d'événements, de faits d'armes remarquables et d'aventures d'hommes et de navires qui façonnent notre Culture maritime. Avec le dessein aussi, d'instruire nos concitoyens et jeunes successeurs, dont la connaissance



© SiVaRa

de la science du passé implémente leur passeport pour l'avenir! Demain n'a-t-il pas été créé hier?

Telle est, depuis des lustres, la raison d'être de Neptunus et le mandat souscrit par tous ses acteurs. Et d'être parmi eux, je suis donc un marin heureux.

*Freddy Philips
membre de l'Académie Royale de
Marine de Belgique*

Beste lezers,

Commandant J.-B. Charcot zei ooit: *"Schepen zijn gemaakt om in alle weersomstandigheden te varen en de zeelieden om ze te leiden."* Als dit zo is, dan is één van de consequenties dat wanneer ze de haven hebben verlaten en de horizon overschreden, hun doen en laten verborgen is voor het vasteland. En omdat de functie van de zeelui niet impliceert dat ze hun verhaal neerschrijven, kunnen we de 'landmensen' hun onwetendheid over deze materie niet kwalijk nemen.

Nochtans zijn er mensen die het zich ter harte nemen om hen te informeren over de 'dingen van de zee'. Onder hen, de ploeg vrijwilligers die de redactie van

dit fijne tijdschrift uitmaken. Al 57 jaar benaderen ze op regelmatige basis alle aspecten van onze militaire, koopvaardij- of visserijvloot. Ze getuigen ook, vaak in situ, over wat zich afspeelt in de (inter) nationale maritieme cluster.

Deze marinepolygrafen zorgen niet alleen voor de duurzaamheid van onze maritieme geschiedenis in het collectieve geheugen. Ze zijn er ook van overtuigd dat in dit digitale tijdperk, dat weinig tastbare archieven genereert, dit papieren magazine een concrete, systematische en kritische getuige blijft van een lange reeks wapenfeiten, avonturen van bemanningen en schepen en aldus de basis vormt van

onze maritieme cultuur. Natuurlijk is het ook de bedoeling om het maritieme bewustzijn van elkeen en vooral de jonge opvolgers te voeden. De kennis van het verleden is immers hun paspoort voor de toekomst. Wordt morgen niet gisteren gecreëerd?

Dit alles is sinds decennia de bestaansreden van Neptunus en het mandaat dat al zijn 'acteurs' hebben onderschreven. En als één van hen, ben ik dus een gelukkig zeeman.

*Freddy Philips
lid van de Koninklijke Belgische
Marine Academie*





P901 Castor – © Franky Bruneel



P901 Castor – © Jorn Urbain

Les nouveaux patrouilleurs renforcent la Marine

La Marine effectue des opérations en mer qui constituent l'action de l'Etat en mer (AEEM). Ces missions sont par exemple le maintien de l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des biens, la protection de l'environnement, la coordination de la lutte contre les activités illicites, etc... Celles-ci doivent être menées au quotidien par les navires 'Ready Duty Ship' de la Marine. Cet effectif vient d'être renforcé par l'achat de

deux nouveaux patrouilleurs (le P901 Castor et le P902 Pollux), dont le dernier sera fourni en février 2015

Ces navires disposeront d'un équipage de 15 personnes et d'un matériel de pointe leur permettant d'intervenir sur un large éventail d'incidents et avec les moyens adéquats dans des délais très courts. Ces patrouilleurs seront mis en œuvre au profit de la structure de garde-côtes en partenariat avec dix-sept instances

régionales et fédérales. Ces partenaires pourront demander le soutien de ces navires afin d'assurer le respect des règlements nationaux et internationaux en vigueur en mer du Nord ainsi que la navigation en toute sécurité le long de nos côtes. Les tâches dévolues à ces patrouilleurs seront multiples. Leurs missions seront des missions de défense et de garde-côtes.





P901 Castor – © Jorn Urbain



L'arrivée du P901 Castor dans son port d'attache de Zeebrugge – © Jorn Urbain

La fiche technique des patrouilleurs P901 Castor et P902 Pollux

Les nouveaux patrouilleurs ont une longueur de 53,3 m. pour une largeur de 9,5 m. Le tirant d'eau est de 3,19 m. et le déplacement d'eau de 485 tonnes. Le navire est équipé de deux moteurs diesel de 2880 kW, chacun permettant d'atteindre une vitesse de 22 nœuds et de trois générateurs de 156 kilovoltampère.

Le navire est composé de sept compartiments et de six cloisons étanches. Il peut embarquer quinze personnes en plus de l'équipage initial et du matériel opérationnel comme un conteneur de plongée, un conteneur de logement ainsi que le Remus et son matériel. Son armement comprend un canon à eau, un canon télé-opéré de 12,7 mm. Sea deFNder qui a été développé par FN Herstal, des fusils FNC et des pistolets 5.7. Les senseurs et le canon sont gérés par un système de commande et de cwontrôle (Sewaco).

L'officier de quart pourra monter seul à la passerelle de nos patrouilleurs afin d'effectuer la veille de jour. C'est ce que l'on appelle le 'One Man Bridge'. Ce concept est déjà d'application sur la plupart des navires marchands mais sous certaines conditions (bonne visibilité, de jour, etc...) afin de respecter

le Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) et les dispositions de la convention Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW). De même, le technicien de quart se trouve en principe sur la passerelle car les machines sont gérées électroniquement par un système central et surveillées via un système de caméras. Afin d'effectuer des interceptions pour des contrôles de navires en mer, le patrouilleur est doté de deux bateaux semi-rigides capables d'atteindre 37 nœuds. La plate-forme dispose d'un système de mise à l'eau pour ces embarcations rapides par le tableau arrière et d'un bossoir. Ces engins sont équipés d'un GPS, d'un AIS, d'une radio VHF, d'un compas, d'un radar, d'un feu bleu clignotant, etc. Une grue d'une portée de 9 m. est également disponible à bord ainsi qu'une coupée de 6 m. pour les escales.

Les étapes avant la mise en oeuvre

À l'issue de l'achèvement à flot, des essais en mer et de sa livraison par le chantier Socarenam de Boulogne-sur-Mer, la Composante Marine prend en charge le nouveau patrouilleur. Un plan de mise en condition et d'entraînement adapté aux exigences civiles et militaires est alors mis en place. Il permet à notre navire d'être opérationnel et mis en œuvre pour des missions bien spécifiques. L'organisation



P901 Castor – © Jorn Urbain

à bord est contrôlée. L'équipage doit démontrer son niveau de connaissance concernant le bon fonctionnement des systèmes nécessaires pour naviguer en toute sécurité. Une fois cette phase effectuée, notre patrouilleur est prêt. En novembre 2014, le navire prendra en charge les missions qui lui seront fournies par le Carrefour d'Information Maritime (CIM) et ABNL (Admiralty Benelux).

Les missions propres à la Défense

Dans un contexte militaire, les patrouilleurs doivent effectuer des patrouilles afin d'avoir une bonne connaissance de la situation maritime (MSA – Maritime Situational Awareness), escorter des unités étrangères dans nos eaux territoriales ou encore mettre en œuvre des modules spécialisés comme le véhicule sous-marin autonome (Remus) afin de visualiser les fonds marins explorés grâce à son sonar.

Ces patrouilleurs seront mis en œuvre au profit de la structure de garde-côtes en partenariat avec dix-sept instances régionales et fédérales. Ces partenaires pourront demander le soutien de ces navires afin d'assurer le respect des règlements nationaux et internationaux en vigueur en mer du Nord ainsi que la navigation en toute sécurité le long de nos côtes.



L'équipage du Pgo1 Castor avec dans leur milieu la marraine du navire: Son Altesse Royale la Reine Mathilde – © Jorn Urbain

Avec ses patrouilleurs, la Marine est prête à réagir face à des interventions d'urgence en servant de plate-forme de commandement en cas d'incidents maritimes.

Les patrouilleurs effectuent aussi des missions d'entraînement en servant de plate-forme pour l'école de navigation de la Marine et pour les stages de plongées. Lors de l'écolage d'un navire ou pendant des préparations spécifiques, le patrouilleur peut fonctionner comme partenaire d'entraînement (Sparring Partner). Ils peuvent également contribuer à l'exécution de manœuvres des para-commandos, du génie ou des Special Forces dans le cadre d'exercices de débarquement, d'anti-terrorisme ou d'anti-piraterie. La composante Air peut demander le soutien de cette plate-forme pour effectuer des formations et des exercices comme par exemple la survie en mer. Les hélicoptères de sauvetage peuvent bénéficier de cette opportunité afin d'exercer leurs procédures.

Des missions de relations publiques peuvent être organisées à bord ainsi que des stages. Dans le cadre de recrutement, la jeunesse peut également monter à bord d'un de ces patrouilleurs afin de faire connaissance avec la vie de marin.

Les missions de garde-côtes

Avec ses patrouilleurs, la Marine est prête à réagir face à des interventions d'urgence en servant de plate-forme de commandement en cas d'incidents maritimes. Pour des événements imprévus, comme une collision impliquant le déversement de produits nocifs en mer, le plan catastrophe de la mer du Nord (ANIP) entre en vigueur. La Marine fournit alors un 'On Scene Commander (OSC)' qui sera responsable de la coordination locale de la situation. Le patrouilleur peut être engagé sur



P901 Castor – © Jorn Urbain

le sol national pour la lutte contre le terrorisme comme plate-forme pour des unités spéciales de la police fédérale ou des Special Forces.

Des missions de sauvetage en mer (Search and Rescue) peuvent également -avoir lieu. Ces missions comprennent l'exécution de zones de recherche, le sauvetage de noyés, les interventions pour combattre le feu à bord des navires, l'évacuation de blessés ou de malades ou la surveillance d'une zone autour d'un navire en détresse. Dans ce cas, le patrouilleur suivra la situation du navire et veillera à détourner la navigation pour assurer la sécurité maritime. Le patrouilleur peut aussi être appelé à récupérer un corps découvert en mer. Il peut effectuer de la lutte contre la pollution mécanique- (traitement des eaux usées) et/ou chimique- (avec dispersants). De même, il peut garantir



le P901 Castor dans son port d'attache de Zeebrugge – © Jorn Urbain



le P901 Castor dans son port d'attache de Zeebrugge – © Jorn Urbain

La composante Marine est fière d'accueillir ces deux nouveaux patrouilleurs qui avec le reste de la flotte contribueront à remplir ses nombreuses missions et tâches assignées. Grâce à ce nouvel atout, la composante Marine se tient prête à protéger la société et les intérêts de la Nation.

le transport d'une équipe de plongeurs-démineurs pour détruire une mine qui gêne le trafic maritime.

A côté de ces interventions d'urgence, la Marine prend en charge les interventions ciblées qui mettent en œuvre différents acteurs. Les contrôles de contrebande, par exemple, sont ciblés sur la découverte de marchandises ou de personnes qui sont introduits dans la zone économique exclusive -belge. Ces contrôles sont effectués en accord avec la police fédérale, la brigade maritime et la douane. Dans ces cas-là, un fonctionnaire compétent est embarqué afin de respecter la législation en cours. Le maintien de l'ordre public est du ressort de la police fédérale en étroite collaboration avec le Carrefour d'Information Maritime de la



l'arrivée du P901 Castor dans son port d'attache de Zeebrugge – © Jorn Urbain

Marine. Le patrouilleur peut effectuer des constatations en mer comme par exemple l'entrée illégale dans les parcs éoliens et les zones protégées. Dans le cadre du contrôle des frontières, le patrouilleur peut être utilisé pour soutenir la police fédérale maritime. La brigade maritime peut demander assistance au patrouilleur pour des entraînements ou des actions réservées aux unités spéciales. La discrétion doit rester dans ce cas garantie.

Enfin, le monitoring reprend les observations effectuées qui doivent être rapportées et traitées conformément aux directives en vigueur. Lors de missions de monitoring spécifique, les tâches du patrouilleur seront multiples -telles surveiller les extractions de sable et de gravier, la surveillance du trafic

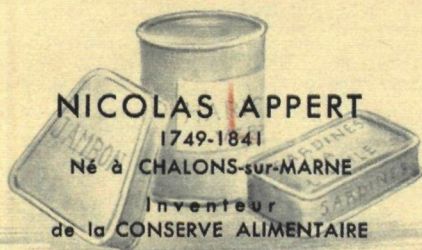
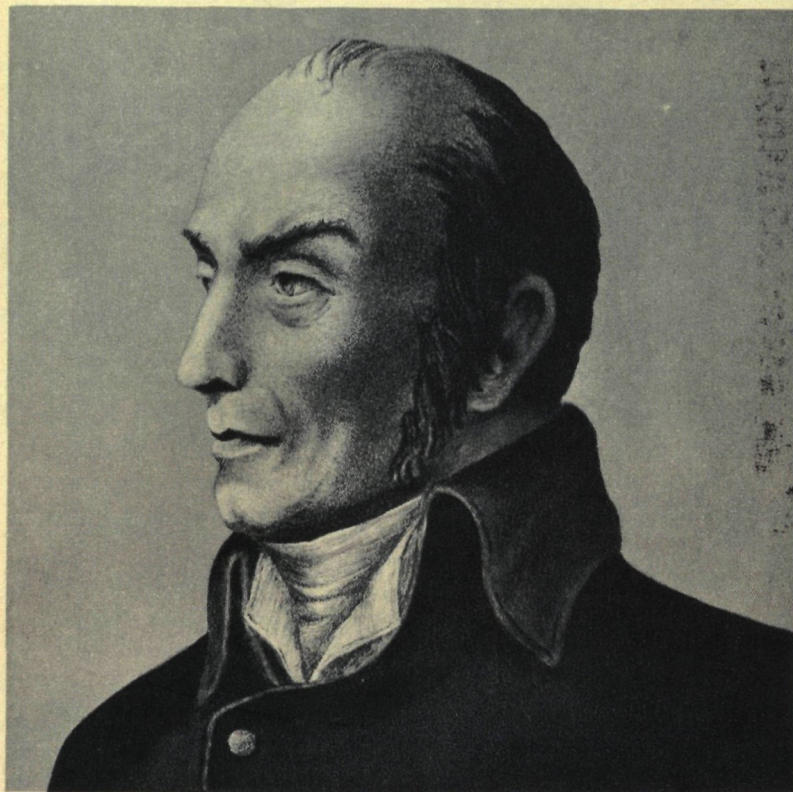
maritime dans une zone déterminée ou bien encore patrouiller afin de maintenir en permanence une image claire de la situation au large de nos côtes.

La composante Marine est fière d'accueillir ces deux nouveaux patrouilleurs qui avec le reste de la flotte contribueront à remplir ses nombreuses missions et tâches assignées. Grâce à ce nouvel atout, la composante Marine se tient prête à protéger la société et les intérêts de la Nation.

Kelly Michel



© Jürgen Braekevelt



D 076211

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Nicolas Appert – © Bibliothèque nationale de France



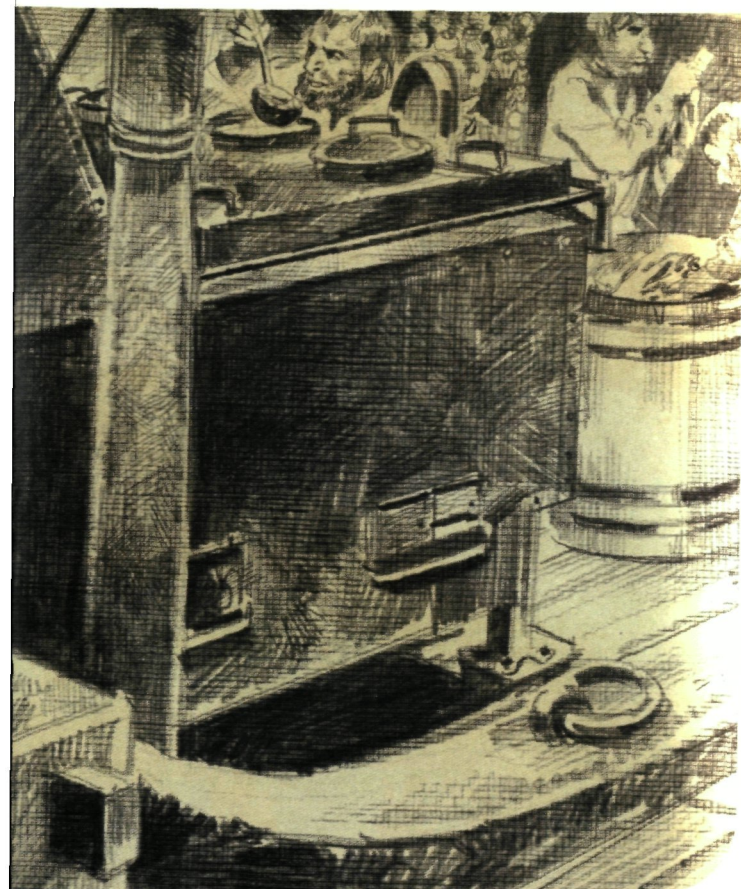
Nicolas Appert, weldoener van de mensheid

Ze maakten verre expedities mogelijk en je kunt je vandaag geen keuken voorstellen zonder: conserven. Van de uitvinder van het appertiseren^(*) weet nauwelijks nog iemand iets. Zoals bij zoveel uitvindingen was er een conflict nodig om de aanzet te geven. Vooral aan boord van schepen genoten conserven veel bijval en verdrongen ze snel het gezouten voedsel. Toch bleek ook het conserveren een leerproces te zijn dat noodgedwongen gepaard ging met 'trial and error'.

De Franse zeemacht is proefkonijn

Nicolas Appert werd in 1752 geboren in Châlons-en-Champagne. Zijn ouders baatten een hotel uit en Nicolas leerde het vak van kok en specialiseerde zich als confiseur. Hij was een autodidact en zeer leergierig. Hij voltooide zijn opleiding bij diverse bekende chefs en prinses de Forbach benoemde hem, vanwege zijn competentie, tot 'Officier de la bouche'. Later vestigde Appert zich in Parijs waar hij zich toedeed op het maken van snoepgoed en het inmaken van voedsel.

Het Franse 'Directoire' (1795-1799) loofde een prijs uit voor het bedenken van een efficiënte methode om voedsel te bewaren. Frankrijk was immers in diverse conflicten verwickeld en de bevoorrading van de legers stelde grote problemen. Sinds mensenheugenis werd hiertoe vooral gezouten vlees, vis en gedroogde groenten gebruikt. Al ruim tweehonderd jaar visten de grote Europese maritieme mogendheden kabeljauw op de visgronden nabij Newfoundland. Het was de enige manier om voedselstocks aan te leggen. Zo ook kregen de slaven



Voor de techniek van het conserveren gebruikte de scheepvaart sinds mensenheugenis gezouten vlees, vis en gedroogde groenten. Deze illustratie van Roy Anderson laat zien hoe een scheepskok het gebräad van de officieren besprenkelt, terwijl een andere het eten van de bemanning proeft.

in het Caraïbische gebied volop gezouten kabeljauw uit Newfoundland te eten. Al jarenlang experimenteerde Nicolas Appert met het inmaken van conserven in glas. Zijn uitvinding werd uiteindelijk voorgesteld aan het 'Bureau Consultatif des Arts et Manufactures'.

Tijdens het bewind van Napoleon was de Franse zeemacht geblokkeerd in de havens van Toulon en Brest. De bemanningen waren dus de proefpersonen bij uitstek om Apperts uitvinding uit te proberen. Verschillende lovende rapporten, waaronder die van contre-amiral Allemand en vice-amiral Martin, de maritieme prefect in Brest, getuigden van het eten van allerlei smaakvolle bereidingen met groenten - erwten, champignons en boontjes - in volle winter. Blijkbaar kon men ook zonder moeite melk, boter en zelfs slagroom gedurende lange tijd bewaren, zonder dat de producten aan smaak moesten inboeten. In 1809 kreeg Appert de prijs toegekend op voorwaarde dat hij de techniek openbaar zou maken, wat een jaar later gebeurde. Op 10 juni 1810 verscheen zijn boek 'L'art de conserver pendant plusieurs années toutes les substances animales et végétales'. Hij nam geen patent op zijn uitvinding, wat hem internationaal veel aanzien bezorgde. Appert werd in Frankrijk en zelfs in Engeland terecht uitgeroepen tot de 'Weldoener van de Mensheid'.

Conserven veroveren de wereld

Aanvankelijk maakte Appert glasconserven in verbrede champagneflessen, afgesloten met een kurk en ijzerdraad. Het op punt stellen van het procédé nam enige tijd in beslag. Na het afsluiten van de inhoud kookte Appert de

L'ART DE CONSERVER, PENDANT PLUSIEURS ANNÉES,

TOUTES LES SUBSTANCES ANIMALES ET VÉGÉTALES;

OUVRAGE soumis au Bureau consultatif des Arts et Manufactures, revêtu de son approbation, et publié sur l'invitation de S. Exc. le Ministre de l'Intérieur.

PAR APPERT,

Propriétaire à Massy, département de Seine et Oise, ancien Confiseur et Distillateur, Élève de la bouche de la Maison ducale de Christian IV.

« J'ai pensé que votre découverte méritait
un témoignage particulier de la bienveillance
du Gouvernement. »

Lettre de S. Exc. le Ministre de l'Intérieur.

A PARIS,

CHEZ PATRIS ET C^{ie}, IMPRIMEURS-LIBRAIRES, QUAI
NAPOLÉON, AU COIN DE LA RUE DE LA COLOMBE, N^o 4.

1810.

eerste pagina van Nicolas Apperts boek uit 1810
© Bibliothèque nationale de France



conserveerfles van het type dat Appert gebruikte
© Jean-Paul Barbier



de Britse marine-arts James Lind, in 1747 aan boord van HMS Salisbury tijdens een reeks experimenten die zouden bewijzen dat citrusvruchten en -sap een remedie tegen scheurbuik waren



de eerste blikjes van vertind staal, zoals ontwikkeld door Peter Durand – © bibliotheek van de Michigan State University

flessen in bain-marie. Later gebruikte hij een drukkookpan (de autoclaaf van Dennis Pappin). Het grote probleem was de kwaliteit van het kurk en uiteraard bleken de glazen recipiënten aan boord van schepen en te velde zeer fragiel. Het gekke is dat Appert niet kon verklaren waarom vlees en groenten jarenlang in de flessen bewaarden. We moeten wachten tot Louis Pasteur ruim zestig jaar later de verklaring vindt. Appert richtte een fabriekje op in Massy, vlakbij Parijs, dat vanaf 1803 op volle toeren draaide. Vooral de zeelieden in de havens van Bordeaux en Cherbourg waren grote afnemers van zijn ingemaakte producten. Andere Franse havens volgden en de interesse in Engeland, Rusland, Portugal en Spanje nam, ondanks de oorlogvoering, gestaag toe. De conserven zorgden niet alleen voor meer variatie in de menu's, maar bleken tevens een remedie tegen scheurbuik. Medio de 18de eeuw ontdekte de Britse marine-arts James Lind (1716-1794) dat citrusvruchten scheurbuik tegengingen. Van toen af aan scheepten de Engelse

marineschepen citroenen in, wat de schepelingen de bijnaam 'Limeys' opleverde. De houdbaarheid van vruchten en sap was op lange reizen een probleem. Later verplichtte James Cook zijn bemanning regelmatig zuurkool te eten, wat eveneens een probaat middel bleek. Pas in 1928 zouden Poolse onderzoekers erachter komen dat het gebrek aan vitamine C^(*) de oorzaak is van scheurbuik.

Kort na het verschijnen van Apperts boek nam de Engelsman Peter Durand een patent op het conserveren, maar dan in blikjes van vertind staal. De Engelsen beschikten over aardig wat tinmijnen. Al langer was bekend dat het vertinnen van metalen het ontstaan van corrosie vermeerde. De blikken conserven lieten zich bovendien makkelijker stockeren dan het voedsel in glas. Net als Appert liet Durand zijn nieuwe procedé uitgebreid testen. De eerste conservendozen werden bij wijze van proef ingescheept aan boord van schepen van de Royal Navy. Het was een ongekend succes en



schilderij van John Carmichael uit 1847 dat John Franklins HMS Erebus en HMS Terror afbeeldt, in 1841 in Nieuw-Zeeland

van toen af aan veroverden conserven de ganse wereld.

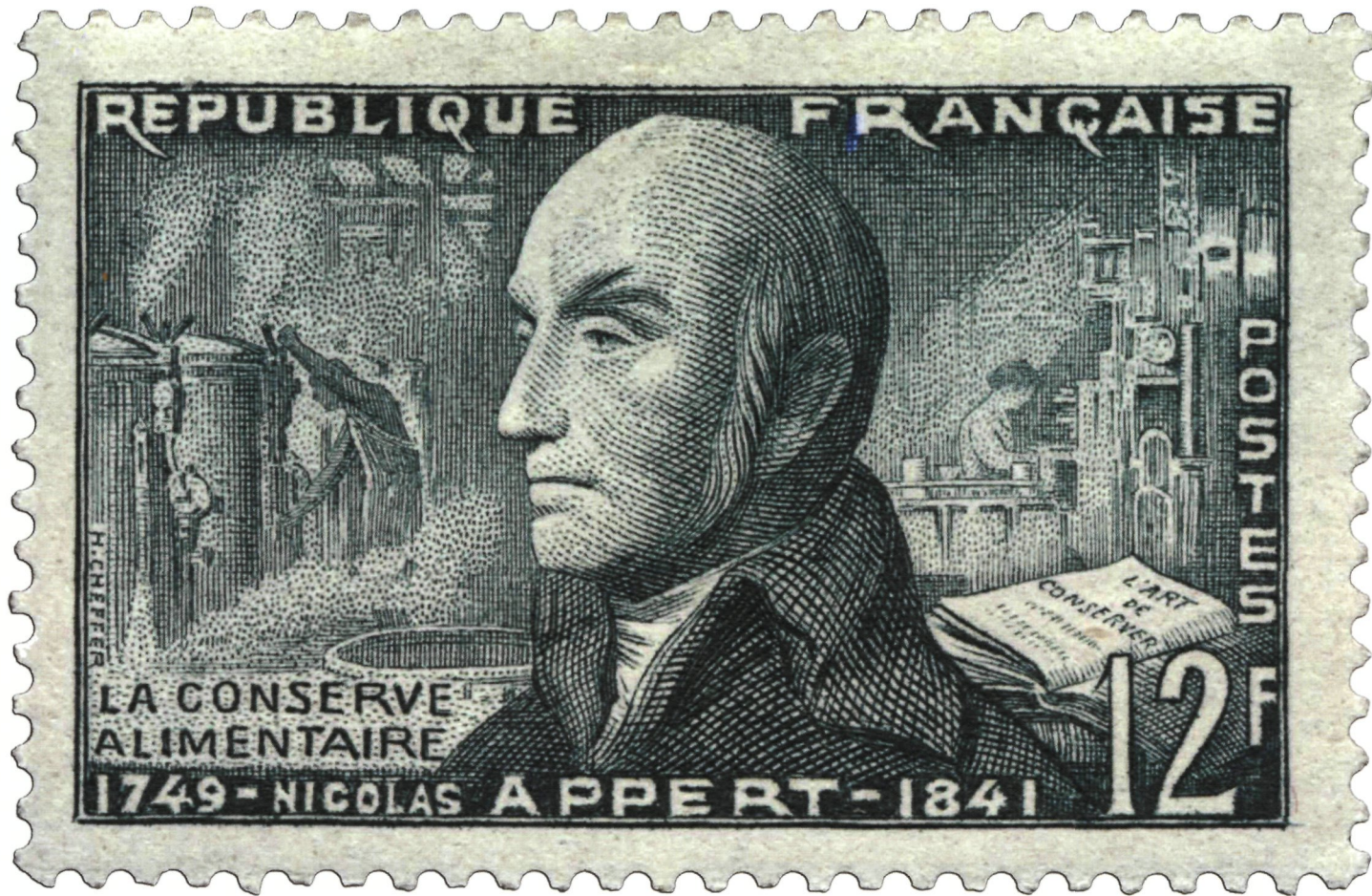
Trial and error

We hebben er het raden naar hoeveel zeelui in de beginjaren van de conserven zijn gestorven aan botulisme^(e3) en andere ziektes, eigen aan hermetisch verpakt voedsel. Nieuwigheden invoeren gaat met vallen en opstaan. Een andere bedreiging, blijkbaar eigen aan het vertinnen van de blikjes, kwam pas veel later aan het licht.

Op 7 februari 1845 werd de Britse Rear Admiral John Franklin aangesteld als expeditieleider voor het in kaart brengen van de resterende onbekende route doorheen de Noordelijke IJszee. Voor de expeditie werden HMS Erebus en HMS Terror uitgerust met een stoommachine. Hierdoor konden ze op eigen kracht een vaart van vier knopen ontwikkelen. Men kon de schroef en het roer intrekken om schade door het pakijns te voorkomen. De voedselvoorraad aan boord bestond



de Franklin-expeditie



Appert, vereeuwigd op een postzegel uit 1955, naar een tekening van H. Cheffer – © wikitimbres.fr

aanvankelijk uit levend vee en daarna uit conserven en was berekend op drie jaar. Aan de expeditie namen 129 bemanningsleden deel. De twee scheepsbibliotheken samen telden naar verluidt ruim 1000 werken. Toen twee jaar na het vertrek van de expeditie elk nieuws uitbleef, drong Franklins echtgenote aan op het sturen van een reddingsexpeditie. De Britse Admiraliteit loofde een beloning uit van 20.000 £ in geval van succes. Tien Britse en twee Amerikaanse schepen togen naar het poolgebied. In de zomer van 1850 werd de reddingsactie uitgebreid met nog vier hulpexpedities. De verdwijning van de Franklin-expeditie zette aan tot één van de grootste en duurste toenmalige reddingsoperaties. Dankzij de zoekactie werd de ganse Noordelijke IJszee in kaart gebracht. Op Beechey Island vond de Schotse onderzoeker Dr. John Rae in 1854 de eerste resten van Franklins manschappen. Het betrof de begraafplaats van drie expeditieleden. De Amerikaanse legerofficier Frederick Schwatka zou uiteindelijk, pas twintig jaar later, nog meer overblijfselen vinden op het zuidelijker gelegen schiereiland Adelaïde.

Onderzoek van de menselijke resten in 1980 toont aan dat de expeditieleden wegens ontbering en uitputting zijn omgekomen. Sommige beenderen bezitten duidelijke sporen van snijgereedschap, wat kannibalisme doet vermoeden. Al zijn longontsteking en tuberculose de meest waarschijnlijke doodsoorzaak, toch wijst het hoge loodgehalte in hun beenderen op loodvergiftiging. Lood wordt toegevoegd aan tin waardoor het snel stolt tijdens het afkoelen. De conserven werden met loodhoudend tin dichtgesoldeerd... De Franklin-expeditie was de eerste die conserven gebruikte. Recentelijk onderzoek

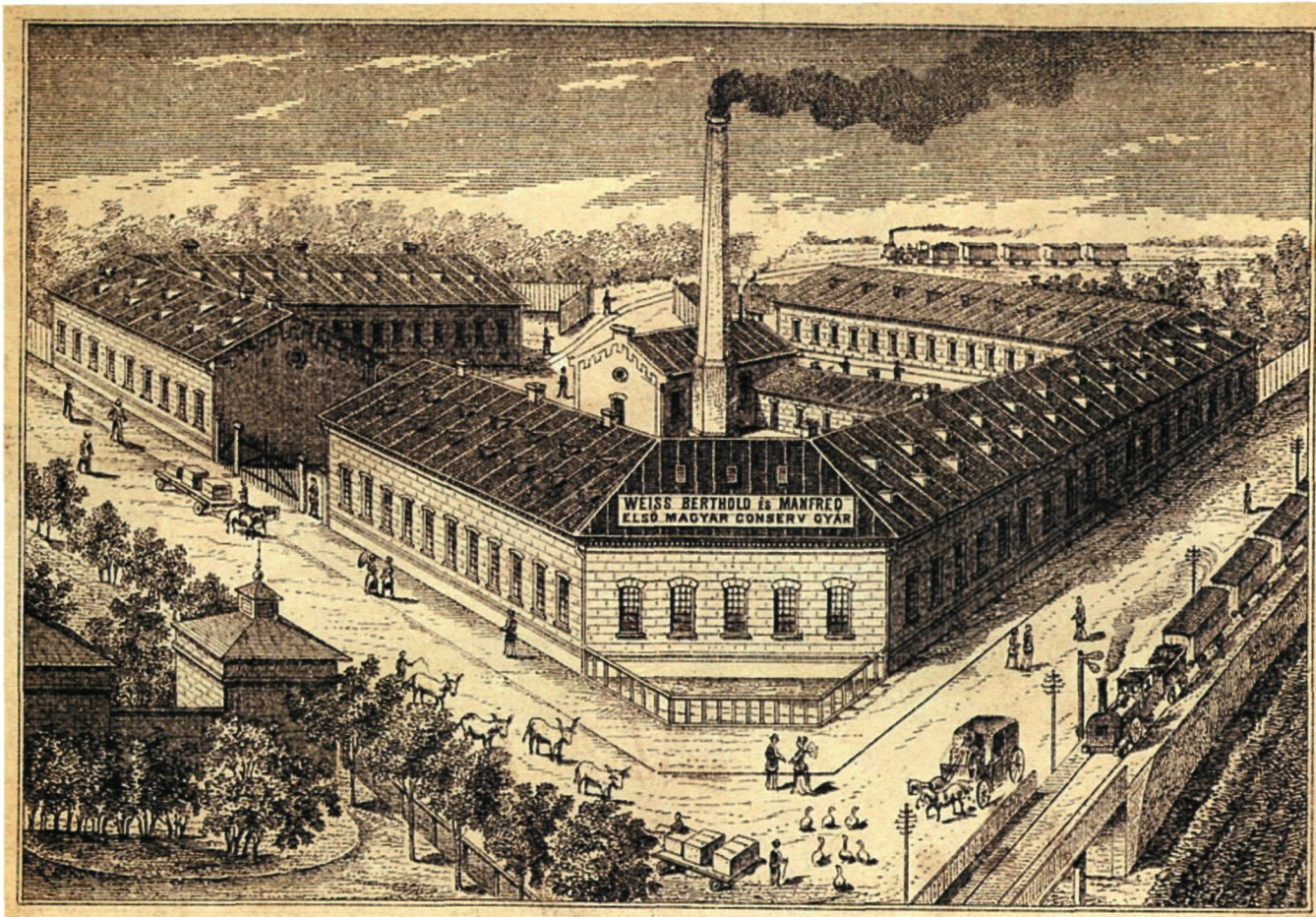
door Schotse academici laat uitschijnen dat loodvergiftiging waarschijnlijk niet de doodsoorzaak is... De gevonden verslagen van de expeditieleden, daterend van twee jaar na hun vertrek, getuigen van werkijver en geestdrift. Verregaande loodvergiftiging zou voor psychologische en neurologische afwijkingen hebben gezorgd. Voorts is het onduidelijk of de hoge loodconcentraties afkomstig zijn van alleen de conserven. Bij vergelijkbare andere expedities deed het fenomeen zich immers niet voor.

Onbepaalde houdbaarheid

Vandaag weten we dat conserven nagenoeg onbepaald houdbaar zijn. De houdbaarheidsdatum op de blikken doet er niet echt toe. Inventieve Portugezen kwamen er zelfs achter dat ingemaakte sardientjes in olijfolie aan smaak winnen met de ouderdom en vooral als je het blikje om de zes maanden omdraait!

We kunnen ons nauwelijks meer voorstellen wat de uitvinding van het conserveren heeft betekend. Veilig voedsel dat voor onbepaalde tijd kan worden bewaard, zonder koeling, zonder elektriciteit, zonder moeite, lag nagenoeg binnen ieders bereik. Conserven hebben beslist miljoenen mensen van de hongerdood gered. Voeding in blik maakte ook verre expedities naar moeilijk toegankelijke gebieden mogelijk. In tegenstelling tot Pasteur, die alle nationale eer van de Franse Republiek kreeg, stierf Appert straatarm en verlaten in 1841. Hij streefde nooit naar persoonlijke eer. Hij wou alleen de mensheid helpen.

In het museum van schone kunsten en archeologie in Châlons-en-Champagne is een bescheiden zaaltje aan Nicolas Appert



de fabriek van Berthold-Weiss in Csepel-Boedapest (Hongarije) anno 1885. Dit was één van de allereerste grote conservenfabrieken – © Berthold-Weiss

gewijd. De studievereniging voor levensmiddelentechnologen, verbonden aan de universiteit van Wageningen (NL) is naar hem genoemd. Hier en daar duikt Apperts naam op als straatnaam in Frankrijk, maar bij de grote massa blijft deze weldoener van de mensheid zo goed als onbekend.

Joris Surmont

(*1) appertiseren, wekken of conserveren, het inmaken van voedsel en dranken

(*2) vitamine C, een vitaal amine, dat dus doet leven

(*3) botulisme: vergiftiging door bedorven eten, voornamelijk bij vleesconserven

bronnen:

- Rosemunde Pujol: 'Nicolas Appert l'inventeur de la conserve', Paris, 1985.
- Nick Trachet: 'Culinaire ontdekt: Nicolas Appert', in brusselnieuws.be, 26/05/2010, (<http://www.brusselnieuws.be/nl/nieuws/culinaire-ontdekt-nicolas-appert>), geraadpleegd op 4/07/2014
- Margo McDiarmid: 'Franklin expedition: More doubts raised that lead poisoned the crew', in CBCNews, 09/01/2014 (<http://www.cbc.ca/news/politics/franklin-expedition-more-doubts-raised-that-lead-poisoned-the-crew-1.2490875>), geraadpleegd op 4/07/2014
- Wikipedia, the free encyclopedia, John Franklin, (http://en.wikipedia.org/wiki/John_Franklin), geraadpleegd op 4/07/2014

Copie de la lettre de M. le vice-amiral Martin, préfet maritime, à M. Appert, à Brest.

« J'ai reçu, Monsieur, votre lettre du » 27 avril dernier. Suivant vos désirs, j'ai » adressé à S. Ex. le ministre de la marine » et des colonies le procès-verbal de la vi- » site des divers comestibles préparés d'a- » près vos procédés.

» Je ne négligerai aucune occasion de » faire connaître une découverte qui m'a » paru aussi utile à l'Etat, qu'intéressante

(xxviii)

» pour les marins. J'ai l'honneur de vous » saluer. »

Le vice-amiral, préfet maritime,
Signé MARTIN.

In zijn boek publiceerde Nicolas Appert o.a. de brief van vice-amiral Martin, de maritieme prefect in Brest – © Bibliothèque nationale de France





© Crisiscentrum FOD Binnenlandse Zaken



Het Crisiscentrum van FOD Binnenlandse Zaken



Of het nu op zee
of op land is...
elke keer doen
wij hetzelfde:
faciliteren,
coördineren,
ondersteunen.”

Chris Jacobs

Dn hartje Brussel bevindt zich het Crisiscentrum van Binnenlandse Zaken. Deze directie maakt deel uit van de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken en valt dus onder de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken, net zoals bijvoorbeeld de directies ‘Veiligheid en Preventie’, ‘Instellingen en Bevolking’ of ‘Civiele Veiligheid’. Het Crisiscentrum heeft echter ook een interdepartementale opdracht als coördinatie- en crisiscentrum van de regering. 24 uur per dag, zeven dagen op zeven, volgen de medewerkers van het Crisiscentrum met argusogen de actualiteit. Crisisbeheer, noodplanning en openbare orde zijn de sleutelwoorden. De opdracht is dus alert zijn voor noodsituaties op Belgisch grondgebied - of met een impact erop - en wanneer deze zich voordoen: faciliteren, coördineren

en ondersteunen. Een noodsituatie kan uiteraard ook op zee ontstaan. Daarom treedt het Crisiscentrum op als federaal voorzitter van de Kustwacht.

Het Crisiscentrum werd kort na de ramp met de *Herald of Free Enterprise* (1987) opgericht. In die tijd deed de Algemene Rijkspolitie nog aan crisismanagement, maar dat gebeurde niet op permanente basis. De ramp met de *Herald* heeft aangetoond dat er nood was aan een dienst die 24/7-coördinatie kon verzekeren. En sinds het ontstaan van het Crisiscentrum is alles ook enorm geëvolueerd. Aanvankelijk was er iemand van permanentie met een semafoon op zak. Bij een oproep moest die persoon zich naar de dichtstbijzijnde telefooncel reppen. Vandaag telt het Crisiscentrum tachtig medewerkers en is er een permanente verbinding met



tal van partners. De telefoon rinkelt voortdurend en de mails stromen continu binnen. De 24/7-permanentiedienst telt steeds een permanentiechef en twee tot drie operationele agenten. "Ook de crisissen zelf evolueren", zegt mevrouw Chris Jacobs. Zij is één van de permanentiechefs en legt ons de werking van de dienst glashelder uit. "De ramp met de Herald was een zeer ernstig ongeval, maar ondertussen zijn er al tal van andere crisissen geweest die een enorme impact hebben gehad..."

Wanneer is iets een crisis?

"We volgen hier dagelijks tal van situaties op, op het vlak van openbare orde en veiligheid, maar meestal werken we op de achtergrond, ter ondersteuning van andere diensten", zegt Chris Jacobs. Ze vertelt over haar permanentiedienst van daags voordien. Op de E42 waren twee vrachtwagens met elkaar in botsing gekomen. Eén ervan was een ADR-vrachtwagen die met een zeer schadelijke stof was geladen. Normaal zou het volstaan dat zo'n crisis lokaal wordt beheerd, maar het Crisiscentrum volgt ook die zaken nauwgezet op. Moet de provinciegouverneur worden verwittigd? Moet er gespecialiseerde hulp worden gestuurd? Zelfs bij een lokale crisis rijzen er tal van vragen en vaak roepen lokale besturen zelf de hulp van het Crisiscentrum in. Het Crisiscentrum brengt hen dan in contact met de bevoegde diensten of legt die contacten zelf.

Er bestaat geen exacte definitie voor het begrip 'crisis'. Soms is het niet helemaal duidelijk of de situatie een actie vanwege het Crisiscentrum vereist. Het komt zelfs voor dat omstandigheden

die niet meteen als een crisis worden bestempeld, toch naar een crisis evolueren. Chris Jacobs: "Daar is de busramp in het Zwitserse Sierre (2012) een goed voorbeeld van. In principe houden wij ons enkel bezig met wat er zich op Belgisch grondgebied afspeelt. Voor ons was dit een busongeval in het buitenland en dus iets voor het crisiscentrum van Buitenlandse Zaken. Tot de impact van het ongeval duidelijk werd: 28 doden, waarvan 22 kinderen, en nog eens 24 gewonde kinderen. Belgische kinderen, want het ging om scholen uit Lommel en Heverlee die na hun sneeuwklassen op de terugweg waren. Wij hebben toen direct de klik gemaakt. Een ander voorbeeld is het neerhalen van vlucht MH17 van Malaysia Airlines. In de eerste plaats was dat een crisis in Oekraïne en in



© Crisiscentrum FOD Binnenlandse Zaken



De MSC Flaminia na de brand – © Havariekommando

Strikt genomen kun je zeggen dat de minister van Binnenlandse Zaken de bestuurlijke overheid op zee is. Dat is de theorie. In de praktijk neemt de gouverneur aan de hand van de noodplanning enkele bevoegdheden van de minister. Het noodplan van de Noordzee werd geschreven door het Crisiscentrum van Binnenlandse Zaken.

Nederland, maar ook hier werd dit een mediacrisis en een emotionele crisis. Je hebt ook noodsituaties waarbij het meteen duidelijk is. De aanslag op het Joods museum, bijvoorbeeld. Daarbij werd al snel duidelijk dat de impact heel groot was, hoewel er 'slechts' vier slachtoffers waren. Ook met de treinrampen in Buizingen en Wetteren, en de gasramp in Gellingen was het snel duidelijk dat het om een omvangrijke noodsituatie ging."

Logische Kustwachtpartner

Op het vasteland heb je bestuurlijke overheden. Bij noodsituaties nemen burgemeesters of gouverneurs een beslissing. Wat de zee betreft, loopt de bevoegdheid van een burgemeester tot aan de laagwaterlijn. Ook voor de gouverneur van West-Vlaanderen is dat zo. Die heeft dezelfde territoriale bevoegdheid als een burgemeester. En de wet op de civiele bescherming van 31 december 1963 geeft de bevoegdheid aan de minister van Binnenlandse zaken over het hele Belgische grondgebied. Dat gebied stopt niet bij de laagwaterlijn, want bij uitbreiding komt daar de Belgische Exclusieve Economische Zone bij. Strikt genomen kun je dus zeggen dat de minister van Binnenlandse zaken de bestuurlijke overheid op zee is. In de praktijk neemt de gouverneur aan

de hand van de noodplanning enkele bevoegdheden van de minister van Binnenlandse zaken over.

"Dat is ook zo voor wat betreft de vluchthavens", legt mevrouw Jacobs uit. "Dat maakt het Crisiscentrum tot een belangrijke kustwachtpartner want de minister van Binnenlandse Zaken geeft een deel van zijn taken aan de gouverneur. Europa heeft aan de lidstaten opgelegd dat ze een figuur creëren die autonoom kan optreden. België heeft in dit kader de gouverneur aangeduid met bevoegdheden die hij tijdelijk overneemt van de minister van Binnenlandse Zaken."

Een noodplan wordt altijd geschreven door een gemeente of door de federale diensten van de gouverneurs, maar het noodplan van de Noordzee werd geschreven door het Crisiscentrum van Binnenlandse Zaken, uiteraard in overleg met de bevoegde diensten. Op die manier konden een aantal bevoegdheden van de minister tijdelijk en onder bepaalde omstandigheden worden overgedragen aan de gouverneur van West-Vlaanderen.

De brand op het Duitse containerschip MSC Flaminia is hierbij een goede illustratie. Even het geheugen opfrissen: Op 14 juli 2012 brak brand uit op het schip



Carl Decaluwé, gouverneur van West-Vlaanderen en Jaak Raes, directeur-generaal van het Crisiscentrum tijdens een bezoek aan de beloodsingsdiensten van de Noordzee – © Carl Decaluwé

dat onderweg was van Charleston naar Antwerpen. Daarbij kwamen drie bemanningsleden om het leven. Twee passagiers en 22 andere bemanningsleden werden gered. Het schip raakte zwaar beschadigd en hoewel de brand onder controle was, heeft het schip daarna nog weken in onzekerheid rondgedreven. Geen enkele haven wilde het schip binnenlaten uit angst voor de giftige ladingen die wel eens zouden kunnen lekken. Chris Jacobs legt ons hierbij de rol van het Crisiscentrum uit: *"In deze zaak heeft de gouverneur enkele beslissingen genomen die hij heeft kunnen nemen omdat het noodplan Noordzee hem daartoe expliciet de bevoegdheid gaf in het kader van de vluchthavens. En achteraf bekeken, was dat wel nodig. De reder had de haven van Zeebrugge gevraagd om het schip daar te laten binnenlopen. De gouverneur en het beleidsorgaan van de Kustwacht, waarvan onze directeur-generaal ook federale voorzitter is, beslisten in overleg met de havenkapitein dat de Flaminia Zeebrugge niet mocht binnenlopen omdat het gevaar te groot was. Een brandend schip dat naast een LNG-terminal moet passeren... dat is geen ideale combinatie... Soms kunnen echter andere belangen meespelen dan louter veiligheidsaspecten. In dat geval proberen we vaak achter de schermen een oplossing te vinden. En als wij de oplossing niet kunnen aanbieden, dan weten we bij welke diensten we kunnen aankloppen. Of het nu op zee of op land is... elke keer doen wij hetzelfde: faciliteren, coördineren, ondersteunen."*

Zoals gezegd, heeft het Crisiscentrum tegenwoordig heel wat partners waarmee ze permanent in verbinding staan. Die partners zijn als het ware hun ogen en oren. Voor wat de Noordzee betreft, steunt het Crisiscentrum vooral op het Maritiem Informatiekruispunt (MIK) in de marinebasis van Zeebrugge. *"Het koninklijk besluit tot oprichting van het MIK is in dit huis geschreven en wij hebben voor het MIK ook een communicatiematrix opgesteld"*, zegt mevrouw Jacobs.

"Het MIK informeert ons over zowat 90 procent van wat op zee gebeurt. We hebben zelf ook toegang tot SafeSeamnet (het Europese platform voor maritieme data-uitwisseling) en LRIT (Long Range Identification & Tracking system) maar wij hebben enkel een basiskennis voor het interpreteren van bijvoorbeeld satellietbeelden. Als er echt een crisis is, of bij twijfel, dan doen wij liever beroep op de specialisten."

Het Crisiscentrum en de media

Ook het aspect crisiscommunicatie behoort duidelijk tot de specialisatie van het Crisiscentrum van Binnenlandse Zaken. Het Crisiscentrum communiceert zelf regelmatig, en ondersteunt ook de federale diensten van de gouverneurs, gemeenten of andere entiteiten, wanneer die moeten communiceren bij noodsituaties. Wanneer bijvoorbeeld de provincie West-Vlaanderen moet communiceren over een noodsituatie op de Noordzee, dan hebben ze daarvoor een discipline 5-cel (discipline 5 = communicatie in de noodplanning). Bij een ernstige noodsituatie kan de gouverneur beroep doen op de ervaring en ondersteuning van het Crisiscentrum. Zo heeft bij de treinramp in Wetteren een medewerker van het Crisiscentrum gedurende meerdere dagen ter plaatse ondersteuning gegeven bij het crisisbeheer.

Noodsituaties zijn zaken waar doorgaans veel mensen bij betrokken zijn. Ofwel bij de crisis zelf, ofwel bij de commotie die errond is ontstaan, ofwel door de emoties die het voorval heeft losgemaakt. Zaken waar veel mensen bij betrokken zijn, hebben voor de media een stevige nieuwswaarde. Het Crisiscentrum is voor de media dan ook een belangrijke bron van informatie. En vice-versa, want het Crisiscentrum heeft de media ook nodig om zelf boodschappen uit te sturen, naast de eigen kanalen zoals de website en Twitter.



persconferentie met Jaak Raes, directeur-generaal van het Crisiscentrum – © Crisiscentrum FOD Binnenlandse Zaken



Zowat 90 procent
van wat op zee
gebeurt, komen
we te weten via
het Maritiem
Informatiekruispunt.”

Chris Jacobs

Mevrouw Jacobs licht toe: “Journalisten hengelen vaak naar namen van slachtoffers. Informeren behoort tot onze kernopdrachten, maar namen van slachtoffers geven wij aan niemand door! Toch maken we bij een ernstige crisis steeds tijd voor de media. De kaping van de Belgische steenstortor Pompei in 2009 voor de kust van Somalië is daar een goed voorbeeld van. Omdat het schip onder Belgische vlag vaarde (en dus Belgisch grondgebied was) en omwille van de nood tot interdepartementale coördinatie, is toen een ministeriële beslissing genomen om de kaping op te volgen van bij het Crisiscentrum. Omwille van de veiligheid van de bemanning kon slechts beperkt worden gecommuniceerd. Toch waren we steeds bereikbaar en zijn er een aantal pers- en beeldmomenten georganiseerd, zodat de media hun doelpubliek correct konden informeren. We hebben de media beloofd dat we hen zouden contacteren

op het ogenblik dat het schip zou worden gelost en de bemanning vrijkwam. Daarop volgde een radiostilte van 25 april tot eind juni. Die radiostilte is zeer goed gerespecteerd. We hebben de media ook nodig, want ze zijn een belangrijk kanaal om de bevolking te kunnen informeren bij noodsituaties. Ook al is nog weinig informatie beschikbaar en zijn er nog veel onzekerheden, toch is het beter om te zeggen dat je nog geen informatie hebt, of dat je bepaalde info niet kan vrijgeven, in plaats van niets te zeggen. Bij noodsituaties zal onze informatiecel steeds de communicatie vorm geven en coördineren. Ook alle permanentiechefs hebben een mediatraining gekregen.”

Het Crisiscentrum en de burger

Naast een correcte informatie, is in heel wat noodsituaties ook een snelle verwittiging van de bevolking van cruciaal





permanentiechef Chris Jacobs – © Crisiscentrum FOD Binnenlandse Zaken

belang. De manier waarop de burger wordt gealarmeerd, hangt af van de beschikbare kanalen op gemeentelijk, provinciaal en nationaal vlak. Het Crisiscentrum werkt aan de modernisering van de alarmeringskanalen. Een gloednieuw tool is Be-Alert. De bedoeling is dat gemeentelijke overheden de bevolking die rechtstreeks betrokken is bij een noodsituatie sneller en duidelijker kan verwittigen en zo goed mogelijk kan informeren.

Ook u kunt zich voor deze dienstverlening aanmelden via de website van het Crisiscentrum van FOD Binnenlandse Zaken: www.crisiscentrum.be (doorklikken naar 'crisisbeheer' en daarna naar 'Be-Alert'). Na het ingeven van uw mobiel telefoonnummer, ontvangt u op uw gsm een code. Die code geeft u in het inlogvenster in en daarna kunt u uw contactgegevens opgeven. Met uw aanmelding bij Be-Alert geeft u uw gemeentelijke overheid de toestemming om u bij alarmsituaties te verwittigen. Uw gegevens worden niet voor andere doeleinden gebruikt en deze dienstverlening is volledig gratis.

Franky Bruneel





4 chasseurs de mines en couple à Riga – © M916 Bellis

Une mission OTAN particulière pour le M9I6 Bellis en mer Baltique



Mardi 1er avril 2014, l'équipage est en rôle de manœuvre, la tension à la passerelle est à son paroxysme. On navigue dans les eaux étroites entre les petits îlots de l'archipel des Hébrides en Ecosse. Soudain le GSM de service du commandant se met à sonner. Par ce coup de téléphone le Bellis reçoit l'ordre de quitter l'exercice auquel le navire participe et de rentrer à Zeebrugge aussi vite que possible afin de participer au programme mis en place par l'OTAN suite à la crise en Ukraine...

La contribution de la Marine belge aux mesures de l'OTAN suite à la crise en Ukraine

C'est le 16 avril que la décision finale est prise au sein de l'OTAN sur un ensemble

de mesures militaires afin de renforcer sa défense collective suite à la crise en Ukraine^(*). Pour la partie maritime de ces mesures, l'OTAN a utilisé le concept des groupes permanents maritimes qui existe depuis plus de 40 ans et qui est le noyau maritime de la force de réaction de l'OTAN. Une des mesures est un programme d'entraînement du groupe permanent de navires spécialisés en lutte contre les mines (SNMCMG1)^(*) en mer Baltique. Tous les pays baltiques seront visités par le groupe pour souligner les liens entre les pays alliés.

Bien avant la décision finale du programme du groupe au sein de l'OTAN, la Marine belge se met en action afin d'être prête à l'endroit, au temps et dans l'état de préparation demandés par l'OTAN. Depuis le mois de janvier le Bellis a été mis à disposition



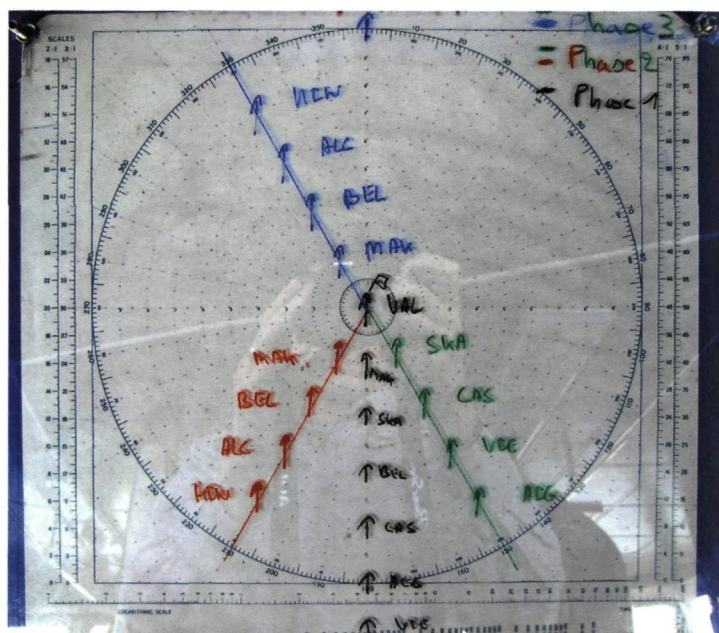
ravitaillement en mer – © M916 Bellis

Depuis le 20 mars, le Bellis a servi sous 6 commandements différents: néerlandais, britannique, norvégien, allemand, letton et américain.

de la force de réaction de l'OTAN et est donc prêt à partir pour une mission à très bref délai. Afin de maintenir le niveau de préparation requis, le navire exécute un programme de mise en condition en mer pendant les premiers mois de l'année. C'est ainsi que le 20 mars 2014, après une période intensive d'entraînement devant la côte belge, le Bellis part pour l'exercice multinational 'Joint Warrior' organisé par la Grande-Bretagne. Afin de coordonner la participation belge et néerlandaise, le Bellis est mis sous commandement néerlandais et pendant l'exercice on fait partie d'un groupe de chasseurs de mines sous commandement britannique.

Mais le 1er avril le Bellis est détaché de l'exercice pour rejoindre le groupe permanent OTAN de lutte contre les mines dans les meilleurs délais. Après un dernier ravitaillement en combustible à Loch Ewe on rejoint Zeebrugge. Quatre jours à la base navale suffisent pour finaliser la préparation du navire en vue d'un déploiement de plus de deux mois et demi en mer Baltique. Les différents services et les ateliers techniques de la Composante rendent un support crucial afin de pouvoir partir dans les meilleures conditions. L'équipage profite de cette période pour passer quelques moments avec ses proches. Le grand départ est arrivé, les familles, les amis et collègues sont au rendez-vous pour y assister. L'atmosphère à bord est bonne. Nos marins et leurs proches, réputés pour leur grande disponibilité et leur capacité d'adaptation, digèrent le grand changement de programme de façon admirable. Les amarres sont larguées et le navire se met en route direction Kiel, lieu de rendez-vous des navires du groupe. La Norvège a le commandement du groupe jusqu'au mois de mai et est représentée par un navire de commandement et un chasseur de mines. Les Pays-Bas,

l'Estonie et la Belgique sont présents, chacun avec un chasseur de mines. C'est donc cinq navires qui sont à Kiel et qui y exécutent un programme entraînement d'intégration à quoi quand le 16 avril la décision finale sur les mesures militaires, suite à la crise en Ukraine, est prise au sein de l'OTAN.



la préparation d'un exercice de manœuvre – © M916 Bellis



© M916 Bellis



participation à une cérémonie militaire au Freedom Square à l'Estonie
© NATO Allied Maritime Command

Une présence OTAN en mer Baltique remarquée

Le 22 avril le groupe prend la mer à Kiel en présence de la presse de différents pays pour se rendre à Swinoujscie en Pologne. Cette escale permet un échange d'information et un transfert de matériel entre l'état-major norvégien et le l'état-major polonais, qui avait le commandement du groupe jusqu'à fin 2013^(#3). La prochaine escale est en Lituanie, à Klaipėda, où le ministre de la défense lituanien et un haut représentant du commandement maritime de l'OTAN rendent visite au groupe. Il y a aussi un contact intense avec la marine lituanienne, qui se prépare à ce moment-là pour prendre le commandement du groupe au mois d'août. Ensuite, accompagné de 23 autres navires alliés et partenaires, l'escadre fait escale à Ventspils pour l'opération 'Open Spirit 14'. Durant cette opération notre groupe est renforcé par deux chasseurs de mines français et un chasseur de mines lituanien ainsi qu'un letton. Le Bellis détruit cinq mines de la première et deuxième guerre mondiale et met en œuvre tous les systèmes de chasse aux mines disponibles à bord. Après une première expérience en Ecosse quelques mois auparavant, le Remus y est déployé par l'équipage, quelque chose qui jusqu'à ce moment-là se faisait uniquement par une équipe embarquée spécialisée.

A l'issue d'Open Spirit, les navires du groupe se sont retrouvés à Riga pour la reprise cérémonielle du commandement par



exercice incendie – © M916 Bellis

l'Allemagne en présence de hauts représentants du monde diplomatique et militaire. La marine suédoise y est présente avec 4 navires et le lendemain un programme d'entraînement en mer entre le groupe OTAN et la marine suédoise est exécuté. Un chasseur de mines polonais rejoint le groupe et c'est donc 6 navires qui se rendent à Tallinn pour une visite de représentation. Le ministre de la défense estonien embarque à bord du navire état-major et participe à l'entrée au port. La réception traditionnelle SNMCMG1 s'y fait en présence du premier ministre estonien.

Le 6 juin, le groupe OTAN, ainsi que plus de 25 autres navires, sont réunis à Karlskrona en Suède pour l'exercice 'Baltops 2014' organisé par les Etats-Unis. Cet exercice complexe a permis aux navires de renforcer leur niveau d'entraînement, de renforcer la collaboration et la confiance entre les alliés et les partenaires et de contribuer à la stabilité dans la région. L'invitation de la Russie, un observateur de l'exercice depuis longtemps, a été dénoncée suite à la situation en Ukraine. Après deux semaines d'entraînement en mer, cet exercice s'est terminé à Kiel et pour plusieurs navires du groupe, la boucle est bouclée: retour au point de départ et un changement de quart. Le programme du groupe continue mais il y a un changement de navires qui constituent le groupe: les chasseurs de mines belge, néerlandais et norvégien quittent le groupe et sont remplacés par un chasseur de mines lituanien et le navire danois Thetis

La Marine belge contribue au Groupe permanent Otan de lutte contre les mines depuis de nombreuses années et en a exercé le commandement à plusieurs reprises. Ce qui a rendu particulière cette participation est le changement de programme considérable à très court terme suite à la crise en Ukraine, ce qui a mis en valeur la capacité de notre Marine à réagir vite et de façon adéquate aux demandes de l'OTAN.



SNMCMG1 au moment il était constitué du HNOMS Valkyrien, HNOMS Oтра, BNS Bellis, ZrMS Makkum et ENS Amiral Cowan
© NATO Allied Maritime Command



mis à l'eau du Remus – © M916 Bellis

accompagné de ses drones de chasse aux mines.

Après un transit de Kiel à Zeebrugge caractérisé par une météo clémente, ce déploiement se conclut par l'embarquement du Commandant de la Composante Marine, l'Amiral de division Michel Hofman, le vendredi 27 juin. Après deux mois et demi, les mêmes familles, les mêmes amis et les mêmes collègues sont là pour nous accueillir.

Finalement citons quelques chiffres. Durant ces deux mois et demi, le Bellis a représenté la Belgique au sein du cadre OTAN dans 7 pays d'Europe, a parcouru plus de 3500 nautiques, a participé à une opération et à un grand exercice en mer Baltique. Le Bellis a trouvé plus de 65 différents contacts suspects à l'aide du sonar de coque ainsi que du SPVDS^(*), mais également grâce à l'embarquement d'un Remus 100, employé à bord de manière autonome. Les plongeurs et le seafox ont fait de multiples identifications et 5 destructions de mines historiques. Le navire a collaboré avec 12 chasseurs de mines, 3 navires logistiques et de commandement et une frégate de 9 pays alliés et 1 pays partenaire.



un souvenir dans le livre d'or du Bellis – © M916 Bellis

Depuis le 20 mars, le Bellis a servi sous 6 commandements différents: néerlandais, britannique, norvégien, allemand, letton et américain.

Conclusion

La Marine belge contribue au Groupe permanent Otan de lutte contre les mines depuis de nombreuses années et en a exercé le commandement à plusieurs reprises. Ce qui a rendu particulière cette participation est le changement de programme considérable à très court terme suite à la crise en Ukraine, ce qui a mis en valeur la capacité de notre Marine à réagir vite et de façon adéquatement aux demandes de l'OTAN. Une deuxième particularité est le fait que le programme du groupe faisait partie des mesures militaires mises en place par l'OTAN afin de renforcer la défense collective. Cela a amplifié l'attention qui a été donné au groupe dans la presse internationale et par le monde diplomatique et politique, notamment dans les pays baltiques.

En plus de ces particularités, ce déploiement a apporté beaucoup d'expérience professionnelle, surtout pour nos jeunes membres d'équipage et a renforcé les liens professionnels et amicaux à bord ainsi qu'entre les équipages des différents pays participants. Le nombre de navires avec lesquels le Bellis a coopéré et le nombre de commandements sous lequel il a servi pendant cette période relativement courte montrent l'interopérabilité de notre Marine, non seulement au niveau matériel, mais aussi au niveau humain; une confirmation de plus que la collaboration avec les alliés et les partenaires est une deuxième nature pour nos marins depuis très longtemps.

Plus d'infos sur notre page Facebook: M916 Bellis

Tom De Vleeschauwer, Thierry Segers

- (*1) plus d'infos sur ce sujet:
<http://www.aco.nato.int/land.aspx>
- (*2) SNMCMG1: Standing NATO Mine Counter Measures Group 1 (Groupe permanent OTAN de lutte contre les mines). (<http://www.mc.nato.int/org/smg/Pages/SNMCMG1.aspx>)
- (*3) 'Le Narcis dans l'escadre OTAN SNMCMG1'. Article dans Neptunus 307- janvier 2014
- (*4) SPVDS: Self Propelled Variable Depth Sonar



Le premier ministre estonien rend visite à SNMCMG1
© NATO Allied Maritime Command

//

De bemanning was
als geen ander.
Door de specificiteit
van het schip durf ik
hen onvervangbaar
noemen.”

Jean-Marc Vervenne



© Jorn Urbain



Operatie Opera 2011 – © Jorn Urbain

Scheepsklok A963 Stern definitief in Vilvoorde

NA VIJFTIEN JAAR BIJ DE MARINE GAAT HET 'READY DUTY SHIP' UIT DE VAART.

De Marine verwierf de A963 Stern, of KBV 171, zo u wil, in 1998. Toen waren het ook al tijden van besparingen en met de aankoop van een tweedehands schip kon een nieuwbouwproject worden vermeden. Het aankopen van een bestaand schip, met alle nodige aanpassingen, bleek stukken goedkoper en sneller dan het ontwerpen en bouwen van een nieuw schip. Het teveel van de Zweedse kustwacht kon het tekort van de Belgische 'Zeemacht' lenigen. Maar wat is de Stern?

De essentie

De Stern is net zo grijs als de andere marineschepen in de basis van Zeebrugge. De Stern heeft, net als zijn collegaschepen, een wit rompnnummer

met zwarte schaduw. Net als de mijnenjagers is zijn hoofdbestanddeel polyester. En toch is hij anders. In essentie blijft het een schip. Het brengt een bemanning van punt A tot punt B en het vervult haar opdrachten. En toch. Eenieder die ooit het genoeg heeft gehad om deze schoonheid te temmen, is het er roerend over eens: De Stern is geen schip als de andere schepen die onder de Belgische marinevlag varen. De Stern is een atypisch schip. Met zijn hoge opbouw en geringe diepgang is hij sinds jaar en dag een speelbal van de zee. Er wordt weleens geopperd dat Stern nooit is gebouwd om de Noordzee te bevaren. Haar plaats is het Hoge Noorden, de fjorden, rustige wateren...

Dat de scheepsbeweging zeker een invloed heeft op de bemanning, weet ook ex-commandant Axel Defays: "Het



Het is een schip voor echte zeemannen. Wanneer er tijdens de kruisvaarten leerlingen aan boord kwamen, was de doos met zetpillen tegen zeeziekte in geen tijd leeg"

Axel Defays



© Jorn Urbain

is een schip voor echte zeemannen. Wanneer er tijdens de kruisvaarten leerlingen aan boord kwamen, was de doos met zetpillen tegen zeeziekte in geen tijd leeg. De bemanning had daar zelf uiteraard minder last van." Het sterke punt van het schip bij slechte weersomstandigheden zou zijn snelheid zijn. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de mijnenjagers beschikt de Stern over twee krachtige motoren die het schip in een mum van tijd tot een maximumsnelheid van 18 knopen brengen. Axel Defays: "Het is al eens voorgekomen dat we de formatie verlieten en een alternatieve route volgden. Zo konden we een kalmer stukje zee opzoeken en toch op tijd op ons rendez-vous zijn."

Oud-commandant Maurice Soetemans leerde de streken van Stern als eerste kennen: "Tijdens het uitvaren van het Kielkanaal bij de transit naar Zeebrugge begon het. Slecht weer. Het schip begon onophoudelijk en bijna ongecontroleerd te rollen. Slechts een enkeling was niet zeeziek. Ik heb toen besloten om een dagje te schuilen op de rede aan Den Helder."

Het miskende schip

Dat Stern geen fregat is, kan een leek bevestigen. Dat neemt niet weg dat haar taken wel degelijk belang hebben. Gewezen commandant Jean-Marc Vervenne stelde zich vooral veel vragen over de capaciteiten van het schip toen hij het commando verwierf: "Er bestaat binnen onze Marine geen enkel schip dat meer miskend is als de Stern. Toen ik het commando overnam, wist iemand me te vertellen dat ik met dit schip geen meter zou varen. Die persoon moet ik gelijk geven, want tijdens mijn periode heb ik inderdaad geen meter gevaren, maar de Stern had wel 14.000 zeemijlen op de teller staan. We kunnen niet ontkennen dat het schip nu en dan met technische problemen te kampen had, maar anderzijds moet men zich de vraag stellen welk schip daar nooit last van heeft."

Een Frans admiraal promoveerde het schip ooit tot fregat, wat het commando wel wist te pruimen. De deelname van de Stern aan verschillende controleacties mogen we immers niet onderschatten. "Tijdens een transit naar Isle of Man stootten we op illegale warrelnetten", vertelt commandant Vervenne. "Pas



het afscheidscadeau voor mevrouw Dehaene – © Ritchie Sedeyn

De meter van de A963 Stern: Celie Dehaene

Achter elk succesvol man staat een sterke vrouw, zo wordt weleens geopperd. Ook de A963 Stern had een sterke vrouw achter zich. Mevrouw Celia Dehaene – geboren Verbeke – nam het meterschap van het schip op zich in de hoedanigheid van gemeenteraadslid van Vilvoorde. Waarom opteerde men voor mevrouw Dehaene? Wij vroegen het haar zelf...*“De stad Vilvoorde was in het verleden al de peterstad van de mijnenveger Vanhaverbeke geweest. We hebben altijd een heel goede band gehad met dat schip en zijn bemanning. En het bleef niet bij de Vanhaverbeke. We volgden eveneens de commandanten wanneer die een functie kregen aan boord van een ander schip. We hebben altijd geprobeerd die contacten te behouden. Ook de huidige Commandant van de Marinecomponent, divisieadmiraal Hofman, is bij ons te gast geweest.”*

Dit peterschap kwam dus tot stand vanwege de goede banden met Vilvoorde. Als meter kon de Marine zich geen beter geschikte persoon voorstellen. Mevrouw Dehaene had zich tijdens het premierschap van haar echtgenoot Jean-Luc duidelijk geprofileerd als een gedreven, fiere vrouw. Ze werd toen aanzien als ‘de moeder van de natie’. Celie vertelt: *“Toen er contacten waren met admiraal Herteleer aangaande het meterschap, heb ik geen moment*

getwijfeld. Dat was een echte eer. We hebben ook steeds een fantastische band gehad met de Marine. Onze zoon Koen is nog techniker geweest aan boord van de fregatten. In feite hebben wij hem naar de Marine gestuurd. Blijkbaar is het zeezout in zijn aderen geraakt want Koen is een fervent zeiler. En met ons appartement in Zeebrugge zitten we ook dicht bij de marinebasis.”

De Stern deed regelmatig de haven van Vilvoorde aan. Telkens was dat een feest voor zowel de bemanning als de stad. Ook daaraan komt nu een einde. Celie Dehaene: *“Bij die gelegenheden organiseerden we weleens een barbecue bij ons thuis. De barbecue met ‘de gemeente’ op het achterdek van de Stern zijn eveneens memorabel. Vilvoorde zag de Stern graag komen. Telkens kwam er veel volk een kijkje nemen. Vilvoorde moet de buitenomloopstelling van ‘zijn’ schip met lede ogen ondergaan. De tocht Zeebrugge-Vilvoorde, die trouwens ook met de Vanhaverbeke werd gedaan, stopt hier. Op de jaarmarkt van 2015 zal er iets ontbreken.”*

De stad Vilvoorde heeft de eer om zich nu te ontfemen over de scheepsbel van de Stern. Net als Mevr. Dehaene heeft ook de stad een binding met het schip. Er bestaat zoiets als wederzijds respect. De stad heeft destijds het peterschap met trots aanvaard en heeft een groot aandeel in het goede contact tussen schip en peterstad. Celie



Mevrouw Dehaene ontvangt het crest van de Stern - © Ritchie Sedeyn

Dehaene: *“Mocht men mij vragen het meterschap van een ander schip op mij te nemen... direct! De Marine doet nuttig en interessant werk. En uiteraard moeten we respect tonen voor de omstandigheden waarin er wordt gewerkt, vooral bij slecht weer. Ik wens de bemanning van de Stern een plaatsje aan boord van de Castor of de Pollux. Hoe dan ook wens ik hen veel succes voor de toekomst.”*

Op 10 juli kwam mevrouw Dehaene naar de doopplechtigheid van de P901 Castor, opvolger van de Stern. Haar aanwezigheid in de marinebasis kreeg een symbolische betekenis. Het was alsof ze de fakkel doorgaf aan de meter van de Castor, Hare Majesteit Koningin Mathilde.

toen we alle netten aan boord hadden gehaald, konden we de omvang inschatten. Die dag konden we een vangst van wel 5 km netten noteren. Ze bedekten het hele voordek.”

De bemanning

Een belangrijk aspect van een schip, zo niet hét belangrijkste, is de bemanning. In tegenstelling tot andere schepen heeft de Stern weinig bemanningswissels gekend. Het spreekt dus voor zich dat die bemanning een hechte groep vormt. Jean-Marc Vervenne: *“De bemanning was als geen ander. Door de specificiteit van het schip durf ik hen onvervangbaar noemen. Zo konden ze bijvoorbeeld in zee met een van de andere ‘ready duty ships’ maar dat was omgekeerd lang niet het geval. Net zoals iedere wachtofficier van de Stern met een mijnenjager kan manoeuvreren. Het omgekeerde is een andere zaak...”*



Mocht men mij vragen het meterschap van een ander schip op mij te nemen... direct! De Marine doet nuttig en interessant werk.”

Celie Dehaene



de Stern kort na de aankoop, in zijn oorspronkelijke kleuren – © archieven Neptunus



© Jorn Urbain



de Stern in Operatie Opera, juni 2014
© Jorn Urbain

Deze kwalificatie van de bemanning behelst niet enkel het werken aan boord en het varen met het schip. Aangezien er geen aparte leefruimtes zijn, ontpopt de bemanning zich als een familie. Punt van afspraak is de cafetaria, of meer frequent het 'terras'. Dat terras is een breder stuk gang aan de kombuis. Menig bezoeker aan boord stopte op het terras om te praten en sociale contacten te onderhouden. De contacten met partners, zoals de Federale Politie of Douane verliepen heel vlot. Opstappers konden te allen tijde rekenen op een hartelijke ontvangst in een huiselijke warmte.

"Mijn succesvolle periode als commandant is enkel en alleen mogelijk geweest dankzij de onvoorwaardelijke inzet van de bemanning en de steun die we van Zeebrugge mochten ontvangen", weet commandant Vervenne.

Aan boord was iedereen welkom. Enige voorwaarde was een goed humeur. Alle bezoekers konden bijdragen aan de positieve sfeer aan boord. Wie als

bezoeker aan boord van Stern ging, werd onherroepelijk ondergedompeld in een familiale sfeer en geïnfecteerd met de positieve ingesteldheid die er heerst. Uiteraard werd hulp van buitenaf, bij reparaties of onderhoudswerken, enorm geapprecieerd, en iedereen die het schip en zijn bemanning kende, trok met plezier wat tijd uit om te helpen. Wie aan boord van de Stern heeft gevaren, blijft dit meedragen in het hart...

Geschiedenis

Blauw. Toen de Marine het schip in 1998 kocht, had de romp een blauwe kleur en was de opbouw wit. Het schip was twee decennia eerder gebouwd op de scheepswerf van Karlskrona in opdracht van de Zweedse kustwacht. Het kostenplaatje voor aankoop bedroeg toen 45 miljoen Belgische frank, een fractie van de kostprijs voor een nieuwbouwschip. Het schip was steeds goed onderhouden geweest en verkeerde in goede staat. Uiteraard moest het schip enkele veranderingen en aanpassingen

De scheepsbel in Vilvoorde

Sinds 2013 bekleedt Hans Bonte de functie van burgemeester van de stad Vilvoorde. Het is in diezelfde hoedanigheid dat hij de scheepsbel van de Stern in ontvangst mocht nemen. Het stemt hem, samen met de inwoners van Vilvoorde, heel gelukkig dat de banden niet helemaal worden verbroken: *"De scheepsbel van de Stern zullen we koesteren, want het schip leeft in onze stad. Toen bekend raakte dat het uit de vaart zou gaan, reageerden heel wat inwoners ontgoocheld. Die reactie kunnen we zeker begrijpen want alle Vilvoordenaren genoten steeds met volle teugen van de aanwezigheid van Stern."*

Het motto van het schip luidt 'Per Dura et Aspera' (door harde en moeilijke dingen). Zo'n leuze kan dan wat melig klinken, voor burgemeester Bonte is het een extra raakvlak: *"Naast wellicht de boeiendste is Vilvoorde tevens een van de moeilijkste steden van het land. Het is de snelst groeiende stad van Vlaanderen, gelegen aan de rand van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De snelle demo-*

grafische groei, economische veranderingen, mobiliteit en leefmilieuproblematiek maken dat we hard moeten werken om de moeilijke uitdagingen tot een goed einde te brengen."

De inwoners van Vilvoorde stonden altijd heel positief tegenover de Marine. Misschien is dat omdat het kanaal Brussel-Rupel de stad met de zee verbindt. En met het grote kwartier in Peutie heeft Vilvoorde een geschiedenis als garnizoensstad, wat de goede band tussen burgers en militairen kan verklaren. In elk geval kijkt burgemeester Bonte positief terug op het peterschap: *"De contacten tussen de bemanning en het stadsbestuur waren altijd heel warm en hartelijk. Het was voor mij steeds bijzonder om aan boord van de Stern te mogen zijn, als schepen dan wel als burgemeester. Wanneer het schip onze stad aandeed, konden we telkens vaststellen dat ook de bevolking uit de regio de weg naar de Stern heel gemakkelijk vond. Het verdwijnen van de Stern stemt mij dan ook inriest. In naam van de Vilvoordenaren wens ik de bemanning heel veel succes in de toekomst."*



Hans Bonte, burgemeester van Vilvoorde
© stad Vilvoorde

Tot slot laat de burgemeester de deur op een kier. Mocht de marine in de toekomst een peterstad voor een van haar schepen nodig hebben staat Vilvoorde op de eerste rij: *"We zouden niets liever willen!"*

ondergaan om klaar te zijn voor haar opgelegde taken.

Commandant Maurice Soetemans, toentertijd tweede in bevel van de marinebasis, werd gevraagd om een bemanning samen te stellen en het schip uit te rusten om het naar Zeebrugge te brengen. *"Ik kreeg even de tijd om al het nodige materiaal te verzamelen, een bemanning uit te kiezen en het schip te leren kennen. Met een C-130 ging het toen richting Zweden. Eenmaal daar, kregen we drie dagen de tijd om het schip te leren kennen, waarvan een halve dag proefvaart in de fjorden. We stonden onder tijdsdruk daar Admiraal Rosiers me had toevertrouwd dat er een persconferentie op stapel stond waarop de Stern zeker aanwezig moest zijn."*

Op 24 juni 2000 doopte mevrouw Celie Dehaene het schip en wenste de Stern en zijn bemanning een goede vaart toe. De levensduur werd toen gesteld op twintig jaar. Dat zal Stern niet meer halen in

actieve dienst. Maar de vijftien jaar dat het schip onder Belgische vlag voer, heeft het steeds de nationale kleuren verdedigd en de marinevlag met fierheid gehesen. Als onderdeel van de RDS-vloot zette de Marine de Stern in, in de Belgische Economisch Exclusieve Zone voor visserijcontrole, als ondersteuning voor operaties van Politie en Douane en als opleidingsschip. Ook pollutiebestrijding behoorde tot het takenpakket.

Stern?

Sterns zijn witte of grijze zeevogels. Het zijn langeafstandstrekken. De naamkeuze doet dus niet vreemd aan voor een marineschip. Hoe de dieren er zelf over denken, is niet altijd even duidelijk. Bij een bezoek aan Isle of May in Firth of Forth, waar sterns broeden, werd commandant Vervenne ooit aangevallen door de zeevogels. Hij verklaarde later dat 'de commandant van de Stern was aangevallen door een stern'...



Wanneer het schip onze stad aandeed, konden we telkens vaststellen dat ook de bevolking uit de regio de weg naar de Stern heel gemakkelijk vond.

Hans Bonte



doopplechtigheid van de Stern op 16 juli 1999, vlnr. divisieadmiraal Michel Verhulst, mevrouw Celie Dehaene en Serge Ots, toen als luitenant-ter-zee de commandant van de Stern – © archieven Neptunus



scheepscommandant Richard Balyu spreekt meter Celie Dehaene toe, bij het afscheid in Vilvoorde op 9 mei 2014 – © Ritchie Sedeyn



de Stern bij zijn afscheid in Vilvoorde, mei 2014 – © Ritchie Sedeyn

Vilvoorde

De stad Vilvoorde heeft het peterschap over het marineschip aanvaard. Vilvoorde heeft steeds geprobeerd een goede band met de Stern te onderhouden. Ook de Stern heeft zijn duit in het zakje gedaan en was een graag geziene gast op de jaarlijkse feestelijkheden in de stad. Ook de meter zorgde ervoor dat het haar bemanning aan niks ontbrak. Wanneer het schip op weg naar Vilvoorde moest wachten om de sluis binnen te varen, dan kon de commandant altijd bellen naar mevrouw Dehaene. Die zorgde er dan steeds voor dat de sluismeester een tandje bijzette...

Toen commandant Christ Roobrouck het bevel over het schip kreeg, ging de plechtigheid door in Vilvoorde. Sindsdien probeert de Marine effectief de bevelsovername van een schip in de peterstad te laten gebeuren. Wanneer dit niet mogelijk is, wordt er sowieso een delegatie van de stad uitgenodigd. De laatste officiële uitnodiging op naam van Vilvoorde was in september 2014, toen de bemanning de scheepsbel van de Stern aan de peterstad overhandigde.

De toekomst

Ondertussen is de Stern vervangen door het patrouilleschip P901 Castor en verwacht de Marine in januari 2015 het zusterschip P902 Pollux. De aanblik van de Stern in het tweede dok, stil en levenloos, doet pijn aan het hart. De Stern is niet meer, maar zal in vele herinneringen blijven verder leven. Commandant Richard Balyu, de laatste bevelhebber, en zijn bemanning, hebben reeds afscheid genomen van hun tweede thuis.

Ook eerste kwartiermeester-chef Eddy Vercruysse neemt met pijn in het hart afscheid van zijn geliefde schip: "Meer dan twaalf



de laatste bevelsoverdracht van de Stern, op 23 aug. 2013 / vlnr: divisieadmiraal Michel Hofman, luitenant-ter-zee eerste klasse Stéphane Dujoux, luitenant-ter-zee Richard Balyu, fregatkapitein Thierry Paris, mevrouw Celie Dehaene en kapitein-ter-zee Claude Renard – © Jorn Urbain

jaar was ik er boordmekanieker. Een van de eerste opdrachten die we samen deden, was de bewaking van het scheepswrak Tricolor in 2002. Maar vooral aan de duikstages en de visserijwacht hou ik goede herinneringen over.” De periode na de Stern is er een aan boord van de havenslepers, voor Eddy een wereld van verschil. Een nieuwe start, maar tegelijk een pijnlijk afscheid: “Aan boord van Stern heb ik steeds een fantastische bemanning gekend. De werksfeer was er super. Ook de contacten met Vilvoorde zal ik herinneren, vooral het afscheidsfeest. De stad heeft toen haar beste beentje voorgezet om haar inwoners en ons op een mooie manier afscheid te laten nemen van ons schip. Hoe positief de komst van de nieuwe patrouilleschepen ook mag zijn voor de Marine, toch blijft het een spijtige zaak dat de Stern uit de vaart gaat. De Stern was als schip enig in zijn soort...”

Dimitri Desmedt



boordmekanieker Eddy Vercruysse – © Jorn Urbain



Meer dan twaalf jaar was ik de boordmekanieker. Een van de eerste opdrachten die we samen deden, was de bewaking van het scheepswrak Tricolor in 2002. Maar vooral aan de duikstages en de visserijwacht hou ik goede herinneringen over.”

Eddy Vercruysse



*de laatste bevelsoverdracht van de Stern, op 23 aug. 2013
© Jorn Urbain*



gradiomètre de la Composante Marine – © IRSD

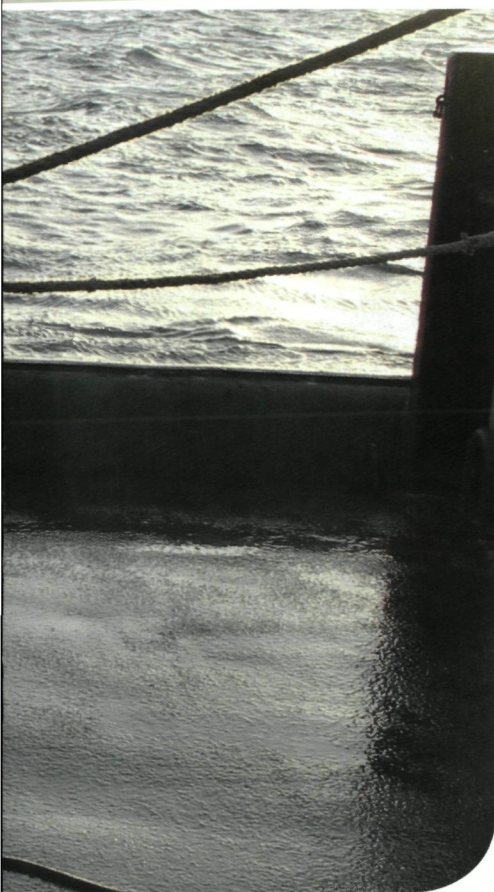
Gradiométrie magnétique pour la détection de mines enfouies en milieu marin

UNE ÉTUDE RÉALISÉE AU SEIN DE LA DÉFENSE DANS LE CADRE DU PROGRAMME RSTD DE L'INSTITUT ROYAL SUPÉRIEUR DE DÉFENSE

La sécurité des lignes de communication maritimes est d'une importance vitale pour une économie ouverte telle que l'économie belge. La lutte contre les mines revêt un caractère particulièrement important pour un pays possédant deux grands ports internationaux. De plus, lors de missions sur d'autres théâtres, le transport maritime est le seul permettant le transport de quantités importantes de matériels à un coût raisonnable. Dans ce cadre, le problème de la détection des objets enfouis est depuis longtemps reconnu comme une des faiblesses majeures de nos systèmes actuels et le développement de systèmes permettant cette détection reste une priorité. Ceci fait notamment partie des axes de recherche proposés dans le cadre de l'Agence européenne de défense.

A l'heure actuelle, les techniques de détection les plus usitées en milieu marin sont basées sur l'utilisation de la propagation du son. Ces méthodes ont montré leur limite pour les objets enfouis et ne peuvent répondre aux défis actuels de la lutte contre les mines en milieu marin.

Cette étude a pour but d'évaluer l'apport d'un gradiomètre magnétique pour la détection de mines ou d'autres objets en milieu marin. La détection se fonde alors sur le fait que le champ magnétique terrestre est légèrement modifié au voisinage d'un objet ferromagnétique. Le gradiomètre considéré mesure le champ magnétique total à l'aide de trois magnétomètres avec une très grande précision. Ensuite, les mesures des trois magnétomètres sont combinées pour calculer le gradient du champ magnétique.



mines. Traditionnellement, les mesures prises par un gradiomètre sont converties en cartes du gradient et les objets magnétiques sont détectés et localisés en regardant la position des maxima sur ces cartes. Cette méthode nécessite la création de cartes après la prise des mesures, qui présentent régulièrement des artéfacts d'interpolation. Elle pose des problèmes d'interprétation à faible latitude magnétique (présence de plusieurs maxima pour une seule cible) et ne permet pas de caractériser le moment magnétique de la cible. Notre méthode est basée sur un modèle physique réaliste de la cible, ne nécessite pas de création de cartes (elle peut donc être appliquée en temps réel), et fonctionne à toutes les latitudes. Elle est plus précise que la méthode traditionnelle, permet de connaître non seulement la position horizontale, mais également la position verticale de l'objet détecté, et autorise en outre la caractérisation la mine par son moment magnétique, ce qui peut aider à la classification et à réduire le taux de fausse alerte. La figure 2 permet une comparaison des deux méthodes. Elle illustre la carte du gradient total obtenue par simulation d'une prise de mesure du gradiomètre à faible latitude, en présence de bruit magnétique et d'erreurs sur la position du gradiomètre. Le rond désigne la position réelle de l'objet, et la croix la position trouvée grâce à la

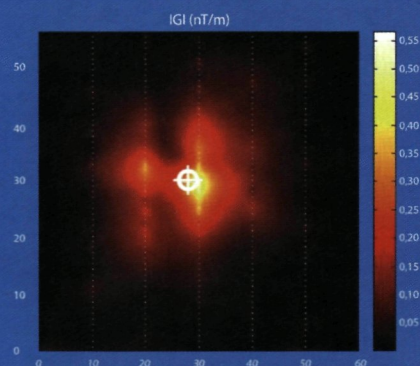
méthode développée dans cette étude. Nous avons également validé l'algorithme par des mesures in situ lors de campagnes à bord du Belgica (navire dédié à des expéditions scientifiques) et du Narcis (chasseur de mines). La figure 3 montre le gradient longitudinal mesuré (en bleu) au-dessus d'une anomalie magnétique, ainsi que le résultat du modèle théorique (en rouge). Le modèle s'accorde parfaitement aux mesures. Des simulations ont également été réalisées afin de définir les paramètres de navigation optimaux. A cette fin, nous avons investigué l'effet du bruit des magnétomètres, de l'erreur sur la position du gradiomètre et des variations diurnes du champ magnétique terrestre sur la précision de la mesure en fonction de l'altitude du gradiomètre, de la distance séparant deux chemins empruntés par le bateau pour différents moments magnétiques de l'objet à localiser. Il existe une altitude optimale et une distance entre les chemins optimale.

Au cours de cette étude, nous avons développé un environnement de simulation permettant d'une part de concevoir un modèle magnétique théorique de la cible, du gradiomètre, et de la prise de mesure.

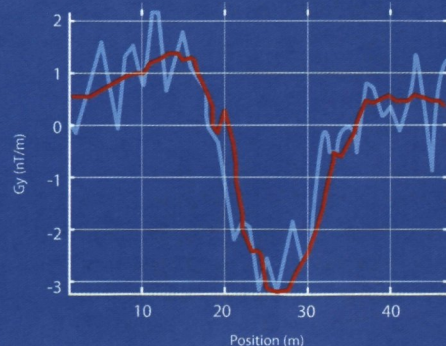
D'autre part, nous avons développé un algorithme original de détection, de localisation et de caractérisation des

A terme, la détection d'objets enfouis et la gestion des signatures doivent permettre d'augmenter les moyens de lutte contre les mines. La détection d'objets enfouis rend aussi possible la localisation d'anciennes munitions ou d'objets perdus par des navires.

Dr. Eric Mersch, chercheur IRSD



Carte du gradient total pour une cible magnétique à faible latitude. Malgré la complexité de la carte (artéfacts d'interpolation et présence de plusieurs maxima dus à la faible latitude), la méthode développée dans cette étude permet une localisation précise de l'objet. - © IRSD



Gradient longitudinal mesuré (bleu) et théorique (rouge) pour une cible en milieu marin. - © IRSD



vlnr: De V.S.-secretaris van Staat, John Kerry, de speciale VN-gezant voor Syrië, Lakhdar Brahimi en de Russische minister van buitenlandse zaken Sergey Lavrov bespreken de inspanningen om een politieke regeling in de Syrische burgeroorlog te bereiken. Deze bijeenkomst vond plaats op 13 september 2013 op het VN-hoofdkwartier in het Zwitserse Genève. – © U.S. Department of State

De woelige wateren van de Oostelijke Middellandse Zee

Vanaf september neemt het Belgische fregat F930 Leopold I weer deel aan de Europese anti-piraterijmissie Atalanta, rond de Hoorn van Afrika. Alvorens deze opdracht aan te vatten, stond het fregat in de Oostelijke Middellandse Zee mee in voor het veilige transport van Syrische chemische wapens die moesten worden vernietigd. Deze gebeurtenis geeft ons de opportuniteit om stil te staan bij deze regio, die de afgelopen jaren langzaam evolueerde naar een woelige zone waarin veel landen in de nabije toekomst onderlinge conflicten kunnen ontwikkelen.

Syrische burgeroorlog

Veruit het meest gekende conflict in deze regio is de Syrische burgeroorlog die sinds 2011 aan de gang is. Wat in maart 2011 begon als vreedzame protesten tegen het regime van de Syrische president Bashar al-Assad escaleerde in augustus 2011 in de burgeroorlog die tot op de dag van vandaag nog doorgaat. Aan de ene zijde in het conflict vecht het Vrije Syrische Leger om president Bashar al-Assad van de macht te drijven en een nieuw democratisch regime op te richten. Aan de andere kant veroordeelt president Bashar al-Assad

de gewapende opstand tegen hem en verklaarde hij dat het Vrije Syrische Leger een groepering terroristen zijn. Naarmate de burgeroorlog aansleepte, nam het geweld in Syrië alleen maar toe. Verschillende extremistische organisaties kozen mee de kant tegen president Bashar al-Assad. Onder deze



Het containerschip MV Cape Ray verlaat Rota (ES) op 25 juni 2014 voor een opdracht in de Oostelijke Middellandse Zee. Het schip, eigendom van de Amerikaanse regering, werd aangepast en aangeduid voor het vernietigen van Syrische chemische wapens. – © US Navy / William Clark



Amerikaanse, Britse, Franse en Russische marineschepen in de Oostelijke Middellandse Zee (situatie september 2013) – © Análisis Militar

organisaties bevinden zich onder meer het Al-Nusrafront, dat banden heeft met Al-Quida en De Islamitische Staat in Irak en de Levant (ISIS), een groepering die zo radicaal is, dat zelfs Al-Quida ze veroordeelt. Deze organisaties streven hetzelfde doel na: het omverwerpen van het regime van president al-Assad en een islamitische staat uitroepen met de Sharia als enige wet. Dit staat tegenover de waarden waar het Vrije Syrische Leger voor strijdt. Dit laatste is nu gedwongen om zowel tegen de troepen van president al-Assad te vechten als tegen ISIS en Al-Nusra.

In dezelfde periode trad het regime van president al-Assad zo brutaal en meedogenloos op dat het elke steun en sympathie in het Westen kwijtspeelde. De enige landen die nog trouw zijn aan Syrië zijn Rusland, dat het land voorziet van wapens, China, dat samen met Rusland voorkomt dat er sancties tegen Syrië worden genomen in de VN-veiligheidsraad, en Iran dat altijd een trouwe spirituele bondgenoot is geweest.

Op 21 augustus 2013 lanceerde het regime van president al-Assad een aanval met chemische wapens op de stellingen van het Vrije Syrische Leger in de hoofdstad Damascus. Deze chemische aanval werd internationaal door de Verenigde Naties

(VN) veroordeeld. In september 2013 werd een VN-resolutie aangenomen, waarbij Syrië de opdracht kreeg om zijn chemische wapens te vernietigen. De meeste chemische wapens worden per schip naar Italië gebracht en daar aan de Amerikaanse marine overgedragen. De Amerikaanse marine op haar beurt vernietigt deze wapens in internationale wateren, op een speciaal schip, de MV Cape Ray. Om te voorkomen dat de chemische wapens in verkeerde handen vallen, escorteren marineschepen de chemische wapentransporten op hun weg doorheen de Middellandse Zee. In september 2014 heeft ook onze Marine met de F930 Leopold I een bijdrage geleverd aan het veilige transport van deze chemische wapens.

De Russische marine

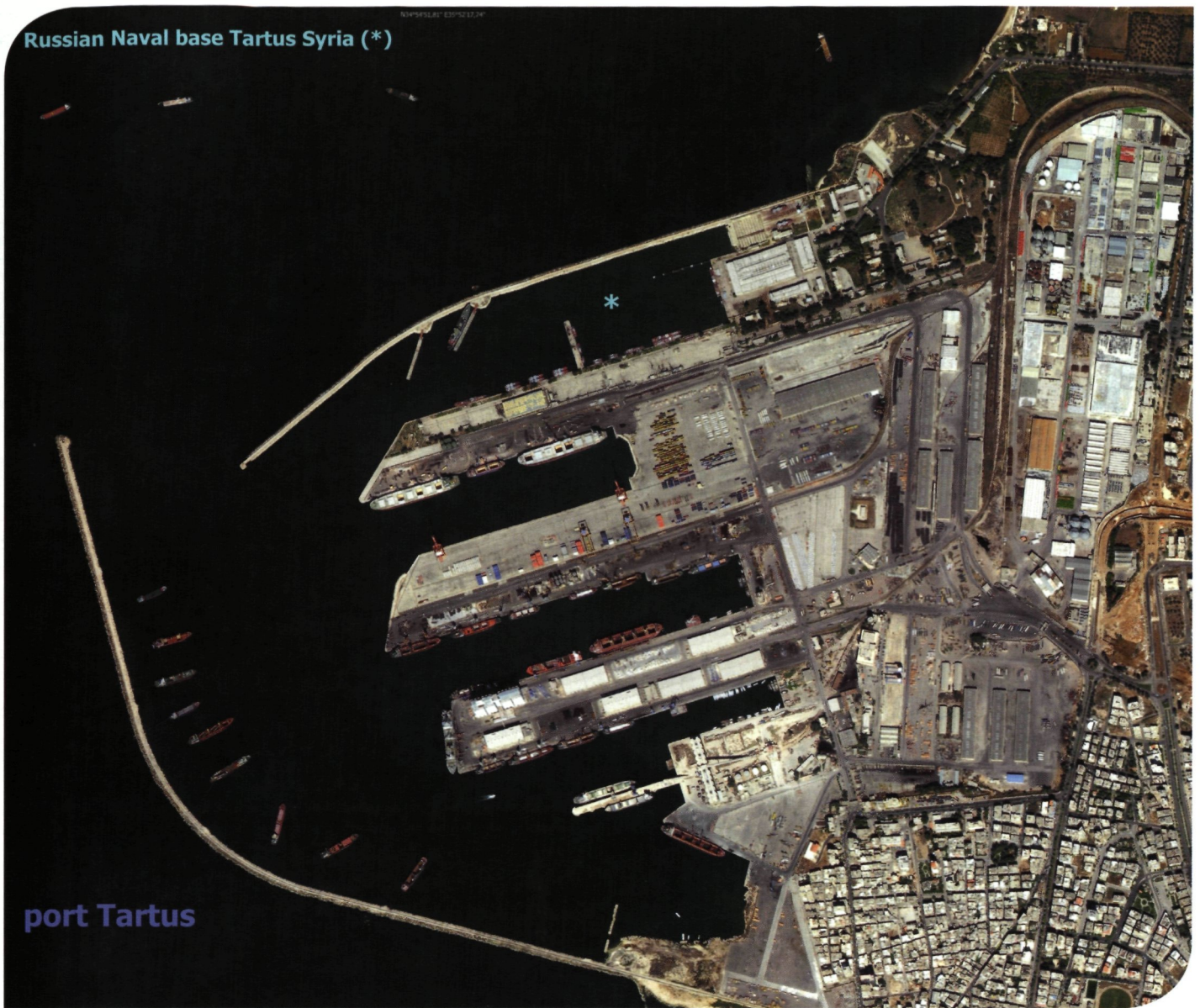
Zoals eerder aangehaald, is Rusland een trouwe bondgenoot van Syrië en gebruikt het zijn marineschepen om militair materiaal naar Syrië te transporteren om zo het regime van president al-Assad te steunen. Dat Rusland een trouwe bondgenoot van president al-Assad is, is te verklaren door het feit dat Syrië marinebases voor Rusland opent. De Russische en Syrische regering hebben een onderling akkoord waarbij de Russische marine de Syrische havens van Tartus en Latakia mag gebruiken.

Een vaste militaire aanwezigheid in de Middellandse Zee is een oude droom van de Russische marine. De grote vrees die Rusland heeft, is dat een regimewissel in Syrië hen niet meer zal toelaten om de havens van Latakia en Tartus te gebruiken. Om deze reden blijft Rusland het huidige regime in Syrië steunen.

Behalve het vervoeren van wapens staat de Russische marine nog altijd paraat om landgenoten uit Syrië te evacueren indien dit nodig zou zijn. De havens van Tartus en Latakia hebben beiden een kleine bevolking van Russen die de havenfaciliteiten van de Russische marine bemannen.

De huidige spanningen tussen Rusland en het Westen over zowel de toestand in Syrië als in Oekraïne laat ook zijn invloed na in de Middellandse Zee. Westerse en Russische oorlogsschepen houden elkaar achterdochtig in de gaten wanneer ze elkaar tegenkomen. Tevens aarzelt Rusland niet om zijn militaire aanwezigheid in de Middellandse Zee te vergroten in tijden van crisis. Normaal patrouilleren in dit gebied enkel schepen van de Russische Zwarte Zee-vloot maar bij een verhoogde spanning worden er ook schepen van de Russische Noordelijke en Baltische Zee-vloten naar dit gebied gestuurd. Hoewel de Russische aanwezigheid

Russian Naval base Tartus Syria (*)



port Tartus

De Russische marinebasis (*) in de haven van het Syrische Tartus – © psyandr

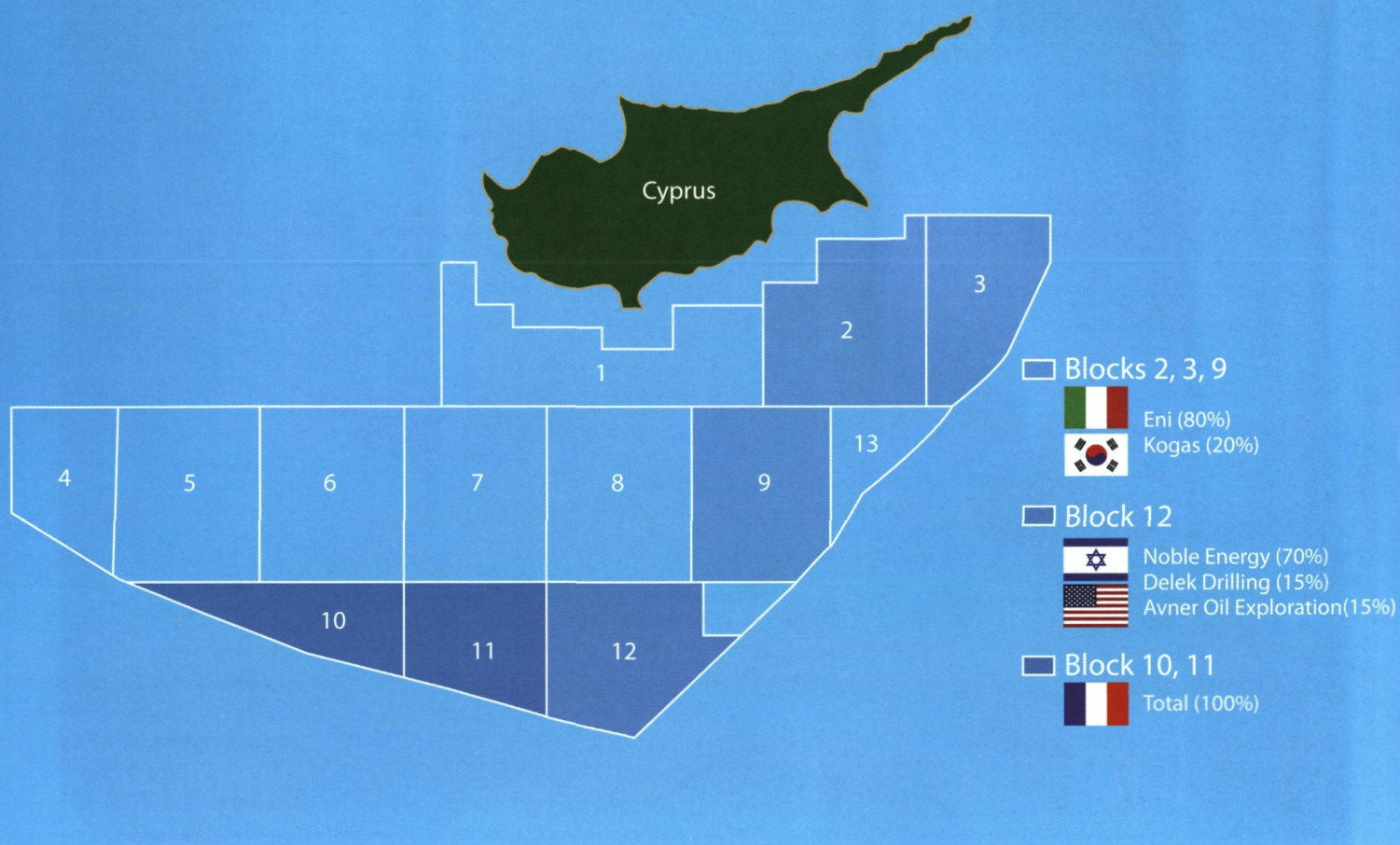
voor de westerse landen een reden tot bezorgdheid is, en er de nodige achterdocht is, draagt de Russische marine gedeeltelijk bij tot de stabilisatie van de Syrische burgeroorlog. Zo bleven Russische schepen in het verleden in de buurt van de chemische wapentransporten naar Italië. Hoewel ze officieel geen deel uitmaakten van de militaire bescherming van deze transporten, waakten ze mee over de veiligheid ervan. Tevens zorgt de Russische militaire aanwezigheid ervoor dat het Westen geen overhaaste beslissingen neemt wat Syrië betreft en dat alle opties zorgvuldig moeten worden bekeken uit angst om Rusland verder uit te dagen.

Turkije en Israël

De relaties tussen Turkije en Israël zijn de afgelopen jaren alleen maar slechter geworden. Dat komt omdat Turkije de Palestijnen openlijk steunt en Israël geregeld voor zijn acties veroordeeld. Een dieptepunt in de relaties tussen beiden landen kwam er in mei 2010 toen een klein konvooi met hulpgoederen voor Gaza door de marine van Israël werd geënterd in internationale wateren. De opvarenden, waarvan

de meesten Turkse activisten waren, verdedigden zich met ijzeren staven en messen. In de schermutseling die daarop volgde, vielen negen doden waarvan acht Turken.

Beide landen hebben ook problemen wanneer het gaat over de olie- en gasvelden rondom Cyprus. Het eiland Cyprus is onderverdeeld in twee delen, waarvan Turkije enkel het noordelijke Turkse deel officieel erkent. De rest van de wereld erkent enkel de regering in het zuidelijk deel van Cyprus. De ontdekking van verschillende olie- en gasvelden in de exclusieve economische zone (EEZ) ten zuiden van Cyprus zorgde ervoor dat de zuidelijke Cypriotische regering de ontginning ervan in handen kreeg. De Cypriotische regering deelde haar EEZ op in verschillende blokken. Het grote conflictpunt is Blok 12, dat grenst aan de EEZ van Israël. Enkel voor Blok 12 heeft de Cypriotische regering een licentie opgesteld die andere landen toelaat om deze zone te ontginnen. Israël heeft reeds enkele olie- en gasvelden nabij Blok 12, namelijk Tamar en Dalit. In december 2012, enkele maanden na de aanval op het konvooi naar Gaza, lieten Israël en Cyprus de grens van hun EEZ officieel vastleggen, en dit om hun goede bilaterale relaties te benadrukken.



Blok 12

Blok 12 is een belangrijk veld en wie het kan ontginnen, heeft een stem in het energiebeleid in de oostelijke Middellandse Zee. Israël wenst een stabiele en zelfstandige invoer van energie en Blok 12 is daarvan een cruciaal onderdeel. Ondertussen is Turkije een opkomende economische speler in deze regio. Turks beheer van Blok 12 is een extra boost voor de Turkse economie en vergroot de politieke invloed van Turkije aangezien het dan mee kan beslissen over het energie- en ontginningsbeleid in de oostelijke Middellandse Zee. Hoe dan ook staan Israël en Turkije nog altijd lijnrecht tegenover elkaar en de problematiek rond Blok 12 zal alleen maar voor meer spanningen zorgen.

De veiligheid van het Suezkanaal

De Egyptische staat beheert het Suezkanaal en staat in voor de veiligheid van de schepen die het kanaal bevaren. Tijdens de Arabische Lente verdreven de democratische protesten president Hosni Moebarak van de macht. Bij de verkiezingen kwamen de Moslimbroeders

aan de macht. Deze organisatie genoot een brede steun van de bevolking omdat ze gekend staan voor hun liefdadigheidswerk. Internationaal kan de aanstelling van de Moslimbroeders als regerende partij in het Egyptische parlement niet op veel steun rekenen. Naast hun liefdadigheidswerk steunen de Moslimbroeders ook internationale terreurorganisaties. Een van hun eerste acties, toen ze aan de macht kwamen, was het heropen van de Egyptische grens met de Gazastrook waardoor de Palestijnse terreurorganisatie Hamas weer kon worden bevoorrad.

Uiteindelijk greep het Egyptische leger in 2013 in met een staatsgreep. Voormalig generaal El-Sisi werd op 26 maart 2014 als nieuwe president verkozen. Tijdens de machtsovername door het Egyptische leger in de zomer van 2013 braken er verschillende gevechten uit tussen het Egyptische leger en de radicale aanhangers van de Moslimbroeders. Op 31 augustus 2013 vond een terroristische aanslag op een containerschip in het Suezkanaal plaats. Radicale moslims

beschoten een vrachtschip, de Cosco Asia, van de Chinese rederij Cosco met een granaatwerper. Tijdens deze aanval vielen geen gewonden en was er slechts minimale schade aan de dekken en de containers van het schip.

Sinds de aanslagen voerde het Egyptische leger een offensief in de Sinaiwoestijn om radicale groeperingen te verdrijven. Sindsdien werden er geen nieuwe aanslagen op het Suezkanaal gepleegd. Toch zorgde de aanslag van 31 augustus 2013 voor een grote bezorgdheid in de westerse wereld, aangezien het kanaal een vitale ader is voor de Europese handel met het Midden- en het Verre Oosten. Het kanaal verbindt de Middellandse met de Rode Zee en zorgt ervoor dat schepen niet rond Afrika moeten varen, waardoor de kosten voor maritiem transport gevoelig lager liggen. Indien de Europese Unie haar economische welvaart wenst te behouden, heeft ze er voor haar maritieme handel alle baat bij om een stabiel Egypte te hebben.



Het Amerikaanse vliegdekschip USS George H.W. Bush transiteert door het Suezkanaal – © US Navy / Abe McNatt

Conclusie

Zoals we zien, is de oostelijke Middellandse Zee een zeer woelige plaats. De regio staat gekenmerkt als een plek van conflicten, zowel huidig als toekomstig. De Syrische burgeroorlog is nog altijd aan de gang en dit zorgt voor spanningen tussen het westen en Rusland. Tegelijk zijn de relaties tussen Turkije en Israël op een dieptepunt en dit zal zo blijven als Israël in plaats van Turkije de rechten krijgt om een Cypriotisch gasveld uit te baten. Uiteindelijk is er nog Egypte en het Suezkanaal.

De terroristische aanslag in augustus 2013 toont aan dat de Europese Unie alle baat heeft bij een stabiel Egypte.

De militaire aanwezigheid van de F930 Leopold I, samen met andere westerse schepen, kan bijdragen tot een stabilisatie van deze regio, waarbij de verschillende spelers gedwongen worden om hun conflicten en problemen meer vreedzaam op te lossen.

Frederik Van Lokeren



Het Belgische fregat F930 Leopold I – © Jorn Urbain



le CHOD remercia les vétérans – © Freddy Philips

Commémoration du 70^e anniversaire du D-Day

Le 7 juin dernier, le Musée royal de l'Armée et d'Histoire militaire - MRA a organisé en coopération avec la Défense, une journée commémorative à l'occasion du 70^e anniversaire du débarquement des Alliés en Normandie. Cet événement réunit, pour une dernière fois sans doute, plusieurs vétérans de la 'Royal Navy Section belge', de la 'Royal Air Force' et de la 'Brigade Piron', ainsi que de nombreuses autorités civiles et militaires.

Au cours de la séance académique organisée dans la salle De Winne de l'Ecole Royale Militaire présidée par le CHOD, le général Van Caelenberge, le chargé de mission-Marine du MRA, le KTZ (b.d.) L. Vermaere esquisa les grandes lignes de ce conflit mondial dont l'apothéose européenne allait se dérouler en 1944, sur les côtes de Normandie. Prenant le relais, D. Henrard, collaborateur-Marine du MRA, fit une très performante évocation historique de l'opération Overlord, et en particulier de la contribution des navires et marins belges dans sa facette marine baptisée Operation Neptune.

Le chargé de mission-Aviation, le colonel (b.d.) Lionel Gabriël, présenta quant à lui, l'aspect aérien de cette importante opération et en particulier la contribution active de nos pilotes au sein des 350^e, 349^e, 609 Sqn et autres unités où ils se distinguèrent par leur courage mais hélas aussi, où d'aucuns perdirent la vie au combat. Et de relever pour l'anecdote que le Hall de l'Air du MRA héberge un exceptionnel Spitfire Mk IX sous les couleurs et code GE du 349^e, dont le cockpit abrite une photo de son ancien Squadron Leader, Mike Donnet (1917-2013) qui, devenu lieutenant-général de notre Composante Air, fut un jour promu CHOD de la Défense!

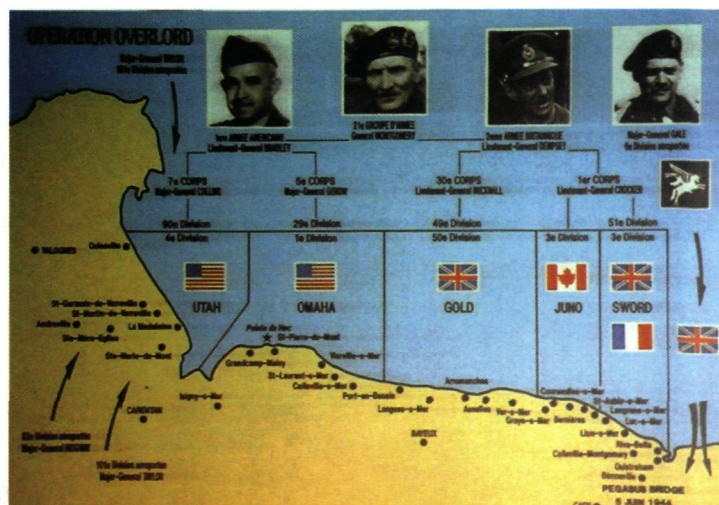
In fine de cette commémoration, et avant que la presse, venue nombreuse, ne puisse les interviewer, le CHOD remercia

officiellement les vétérans devant les drapeaux et pavillons des Composantes et sur fond d'hymne national. Afin que demeure la mémoire!

Saint Bernard du Spuikom



le discours du KTZ (b.d.) L. Vermaere – © Freddy Philips



© Freddy Philips



The Historic Dockyard, Chatham – © Franky Bruneel

The Historic Dockyard

GIGANTISCH MARITIEM MUSEUM IN CHATHAM (UK)



© Franky Bruneel

Het Britse stadje Chatham, gelegen in het graafschap Kent, aan de rivier Medway en op een uurtje rijden van de ferryterminal in Dover, heeft een bijzonder rijk maritiem verleden. In 414 jaar tijd bouwde de scheepswerf van Chatham zo'n 500 schepen voor de Royal Navy. De werf was toonaangevend qua scheepsbouw, industriële en architecturale technologie. In de hoogdagen stelde de werf 10.000 mensen tewerk. In 1984 sloot het bedrijf, maar van de 400 hectaren die de totale oppervlakte uitmaakten, zijn er tegenwoordig zo'n 84 voor het publiek opengesteld. Voor wie interesse heeft in de geschiedenis van de scheepsbouw en de maritieme wereld in zijn totaliteit, is 'The Historic Dockyard' een monsterlijk grote snoepwinkel...

Drie historische Britse oorlogsschepen behoren tot de blikvangers van dit fenomenale museum. Uiteraard zijn ze voor het publiek toegankelijk. De Victoriaanse sloep HMS Gannet (van

de Doterel-klasse) werd op 31 augustus 1878 te water gelaten. Het was in hoofdzaak een opleidingsschip. In 1987 werd het zeilschip gepreserveerd en sindsdien maakt het deel uit van de Britse 'National Historic Fleet'. Een indrukwekkende fototentoonstelling geeft een prachtig beeld van het leven aan boord in die tijd. De HMS Cavalier is een destroyer van de C-klasse die in 1944 werd gecommisionneerd. Het schip heeft gediend in WOII en daarna veel opdrachten uitgevoerd in het Verre Oosten. In 1972 ging het schip uit de vaart. Sinds 1998 is het een museumschip. Vrijwel alle compartimenten, tot installaties en meubilair toe, zijn in originele staat bewaard. De onderzeeër HMS Ocelot werd op de werf in Chatham gebouwd en in 1962 te water gelaten. In de jaren '60 heeft de Ocelot tal van geheime missies uitgevoerd. Hij bleef in dienst tot 1991. Op dat ogenblik was de Britse onderzeevloot al fel afgeslankt, omdat de Royal Navy zich meer op de nucleaire vloot begon te concentreren. Sinds 1992 is de Ocelot een museumschip.

Hier krijgen de bezoekers trouwens een uitgebreide rondleiding met gids.

Hoewel de scheepswerf van Chatham in die hoedanigheid de deuren sloot in 1984, gonst het er nog steeds van de bedrijvigheid. In één van de hangars voert men er nog steeds scheepsherstellingen uit, het domein herbergt een eigen microbrouwerij en de Victoriaanse touwmakerij is er zelfs nog volledig operationeel. Uiteraard gaat de opbrengst van deze bescheiden nijverheid naar de inbedrijfsstelling en het onderhoud van dit mooie domein. Op vaste tijdstippen kunnen museumgangers een geleid bezoek brengen aan de Victoriaanse touwmakerij. Het 'wandeltrekket' waarlangs men nog op volstrekt authentieke wijze de Chathamse hennep tot scheepstrossen vlecht, is een kwartmijl lang. Sinds 1618 en tot op vandaag (!) levert deze 'ropery' een aanzienlijk gedeelte van de touwwerken voor de Britse scheepvaart.

De oude scheepstimmerij is volledig ingericht als tentoonstellingsruimte. Er zijn thematische expo's, zoals op dit moment (van 30 juli tot 30 november 2014) de tentoonstelling 'Valour, Loss & Sacrifice' in het kader van de honderdste verjaardag van WO I. De tentoonstelling laat in hoofdzaak zien hoe Chatham de eerste wereldoorlog heeft beleefd. Er is ook een permanente tentoonstelling die zich vooral tot de jongere bezoekers richt. De rode draad is het verhaal over de kleinzoon van de gepensioneerde scheepstimmerman John North. North vertelt over zijn tijd als timmerman op de Valiant en de jongeman twijfelt of hij in grootvaders

voetsporen zou treden of toch maar gewoon bij de Royal Navy zou gaan. Als bezoeker stapt u in een fantastisch decor dat bestaat uit echte, tastbare objecten maar naadloos overgaat in een beeldprojectie. De optische illusies zijn fenomenaal gecreëerd.

Een zeer grote ruimte is gewijd aan de Royal National Lifeboat Institution. Dit is een reddingsdienst, volledig draaiend op vrijwilligers, die de Britse bevolking bijstaat en dus ook veel levens redt op zee en op alle Britse wateren. De RNLI verleent ook bijstand bij overstromingen. The Historic Dockyard herbergt de grootste Britse collectie historische reddingsboten van de RNLI.

Er is nog veel meer te beleven. Er is een fraaie collectie modellen van historische schepen, het hele jaar door zijn er speciale activiteiten voor families en scholen (tot zelfs speciale zomerkampen toe). Men organiseert er excursies, u kunt er naar hartenlust maritiem winkelen en uw inwendige mens wordt niet aan zijn lot overgelaten. Het Commissioner's House uit 1704 – het oudste Britse maritieme gebouw trouwens – is zelfs te boeken voor allerlei feestelijkheden.

Als u The Historic Dockyard wil bezoeken, hou er dan rekening mee dat u daar een volledige dag moet voor uittrekken.

Meer info:

- www.thedockyard.co.uk
- Facebook: [historic.chatham](https://www.facebook.com/historic.chatham)

Franky Bruneel



de HMS Gannet – © Franky Bruneel



de HM Submarine Onclot – © Franky Bruneel



de Victoriaanse touwmakerij – © Franky Bruneel



de scheepsklok van de HMS Cavalier – © Franky Bruneel



de HMS Cavalier – © Franky Bruneel

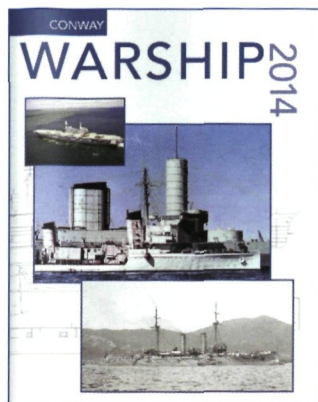


hangar met collectie RNLI-reddingsboten
© Franky Bruneel

Boeken

Conway's Warship 2014

- ISBN: 9781844862368
- samensteller: John Jordan
- distributeur:
Pavilion Books Group LTD
The Old Magistrates Court
10 Southcombe Street
London W14 0RA, UK
www.pavilion-books.com
blurfald@pavilionbooks.com
- uitvoering: hardback met kleurenflap
- pagina's: 208 - formaat: 210 x 275 x 22 mm.
- Illustraties: 70 foto's en 50 tekeningen
- kostprijs: £ 40,00 (+ verzendingskosten)



Elk jaar verschijnt bij de vermaarde Britse uitgeverij Conway deze uiterst verzorgde en historisch volledig verantwoorde publicatie. 'Warship 2014' is reeds de 36ste uitgave in de rij en de redactie bereidt nu reeds de volgende editie voor. 'Warship' is een typische Britse traditie voor wat de scheepvaart betreft.

Telkens ontleedt en bespreekt 'Conway's Warship' een aantal totaal verschillende onderwerpen en schepen en voorziet ze van de nodige historische achtergrond, foto's, dekplannen, tekeningen en de vereiste technische en algemene gegevens. In totaal zijn er negen onderwerpen, waarvan de belangrijkste zijn:

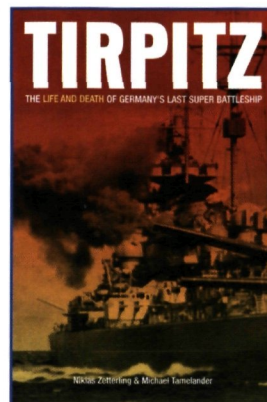
- 'Armoured Cruisers of the Amiral Charnier Class': 4 schepen, gebouwd van 1890 tot 1896 (4.700 T.)
- 'The Last of the Line: The German Battleships of the Braunschweig and Deutschland Classes': 10 schepen, gebouwd van 1901 tot 1908 (14.000 T.)
- 'Armoured Cruisers of the Imperial Japanese Navy': 2 schepen, gebouwd in Engeland van 1898 tot 1901 (9.750 T.) en twee, gebouwd in Italië van 1902 tot 1904 (7.600 T.)
- 'Cavour: A New Multi-Role Aircraft Carrier for the Italian Navy': De 550 Cavour (ex-Andrea Doria) is 235,6 m. lang en 40,7 m. breed. De waterverplaatsing bedraagt 27.900 T. en het schip kan 24 vliegtuigen en helikopters herbergen. Dit grootste en belangrijkste schip van de Italiaanse Marine werd op 10 juni 2009 in dienst gesteld.

Vervolgens bevat 'Warship 2014' de aparte klassieke rubrieken. In 'Warship Notes' (Warship history, heritage en research) legt men de nadruk op minder bekende aspecten van de geschiedenis van oorlogsschepen in het algemeen, zoals het verlies van de kruiser HMS Curacoa in 1942. 'Naval Books Of The Year' biedt een reeks besprekingen van recent verschenen boeken, voornamelijk in het Verenigd Koninkrijk maar ook in de States, Frankrijk of Duitsland. En 'Warship Gallery' toont telkens een fraaie fotoreportage. Die is ditmaal gewijd aan het Franse slagschip Liberté, gebouwd in de periode 1902-1908 en gezonken op 25 september 1911 na een interne ontploffing van 76 mm-munitie. Samensteller John Jordan, zijn assistent Stephen Dent en hun medewerkers hebben prachtig werk geleverd. Als de kostprijs van dit werk voor u aanvaardbaar is, dan zult u er veel en lang genoeg aan beleven.

Louis Van Cant

Tirpitz - The Life and Death of Germany's Last Super Battleship

- ISBN: 9781935149187
- auteurs: Niklas Zetterling en Michael Tamelander
- uitgever: Casemate UK
10 Hythe Bridge Street
Oxford OX1 2EW, UK
www.casematepublishing.co.uk
casemate-uk@casematepublishing.co.uk
- uitvoering: paperback met stevige omslag in kleur
- pagina's: 360 - formaat: 228 x 152 x 20 mm.
- kostprijs: £ 11,99 (+ verzendingskosten)



Zoals de namen van de auteurs al doen vermoeden, zijn het niet de Britten maar de beide Zweden die dit werk oorspronkelijk in 2009 aldaar hebben gepubliceerd. Eind 2013 kwam het boek dan op grote schaal op de markt. De Tirpitz was een gigantisch superslagschip. Dit zusterschip van de Bismarck werd te water gelaten op 1 april 1939 en in dienst van de Kriegsmarine gesteld op 25 februari 1941. De Royal Navy en de Royal Air Force brachten de kolos op 12 november 1944 tot zinken, na een ontelbaar aantal pogingen. Bij de dramatische ondergang hebben in totaal 971 bemanningsleden het leven verloren. De laatste en succesvolle aanval werd uitgevoerd door viermotorige Avro Lancaster-bommenwerpers van het type 'dambuster', met de speciaal ontworpen Tallboybommen van 5,5 ton en een lengte van 6,35 m.

De afmetingen en de bewapening van dit superbe oorlogsschip waren dan ook indrukwekkend. Het kon in principe de strijd aangaan met gelijk welk slagschip in dienst op dat ogenblik, maar natuurlijk niet tegen een overmacht, zoals is gebeurd met de Bismarck en de Britse Home Fleet. Volledig geladen spreken we van 52.600 ton, een lengte van 251 m., een breedte van 36 m. en een diepgang van 10,6 m. Qua bewapening had het schip 8 x 380 mm., 12 x 150 mm., 16 x 105 mm., enkele torpedolanceerbuizen en ten slotte vier Arado 196-watervliegtuigen. De bemanning bedroeg niet minder dan 2608 opvarenden.

Het laatste katern van het boek, rond de dertig bladzijden, bevat allerlei verwijzingen naar ontelbare officiële verslagen en berichten. Dit hoofdstuk bewijst dat er zonder twijfel gigantisch veel opzoekingswerk aan deze allesomvattende studie te pas is gekomen. Deze thriller is een meesterlijke weergave van de bloedige jacht, gedurende drie jaar, om deze levensgevaarlijke bedreiging uit te schakelen. Dat is tenslotte ook gelukt, maar onderweg hebben de Britten in hun moedige pogingen ook heel wat offers moeten brengen.

Het boek is doorlopend beperkt geïllustreerd met zwart-witfoto's en 'verlucht' met een zestal kaarten, ook van de Noorse fjorden. Het is dus een 'leesboek' en geen 'kijkboek'. Maar voor wie interesse heeft in dit boeiende hoofdstuk van de oorlog op zee, biedt dit werk absoluut een meerwaarde.

Louis Van Cant

Met pensioen / à la retraite:

Recent zijn de hierna vermelde medewerkers van de Marine met pensioen gegaan. De redactie van Neptunus wenst hen alvast veel succes toe in deze nieuwe levensfase.

Récemment, le personnel de la Marine repris ci-dessous est partie à la retraite. La rédaction de Neptunus leur souhaite beaucoup de succès dans cette nouvelle étape.

01/07/2014	1LZ Hollevoet Karine	9590165
01/07/2014	1KC Pilipiw Lucien	9690052
01/07/2014	CIV Opdecam Marleen	B14448
01/07/2014	1MC Vanhoucke Marc	No8033
01/07/2014	1MC Jodts Ronald	No8488
01/07/2014	1KC Leyne Jean	No8560
01/07/2014	MTC Bayot Georges	No8612
01/07/2014	MTC Vanhassel Christian	No8842
01/07/2014	1KC Durand Andy	No8740
01/07/2014	1MP Dorval Eric	No8755
01/07/2014	1OM Rotty Ronald	No9070
01/07/2014	1KC De Beukelaer Henk	No9122
01/07/2014	1OM Carbon Eddy	No9470
01/07/2014	1MP Logghe Dany	No9919
01/07/2014	MTC Anthierens Yvan	N10182
01/07/2014	1KC Depuydt Gladys	N90131
01/07/2014	MTC Vandamme Nadine	N90162
01/07/2014	CPV Debouvry Charles	O23660
01/07/2014	CPC Choprix Serge	O30259
01/07/2014	1LZ Vanherle Rudi	O32392
01/07/2014	KVK Smet Raf	O44581

Overlijdens / décès:

Met droefheid melden we u volgende overlijdens:

C'est avec tristesse que nous vous annonçons les décès suivants:

1KC Patrick Makelberghe	(°) 24/06/1961	(+) 09/08/2014
1MC (b.d.) Dirx Guillaume	(°) 27/09/1934	(+) 22/06/2014
1MC (b.d.) Heirman José	(°) 08/12/1931	(+) 24/06/2014
1MC (b.d.) Goethals Marcel	(°) 02/03/1935	(+) 01/07/2014



boetiek Neptunus



boutique Neptunus

Marinebasis / Base Navale - Graaf Jansdijk, 1 - 8380 Zeebrugge

Naast de klassieke Marine-souvenirs heeft de boetiek nu verschillende nieuwe gadgets in voorraad: mokken, sleutelhangers, popjes, paraplu's, heupflesjes, koelkast-magneten, enz...

De verkoop is ten voordele van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine vzw



Outre les souvenirs de Marine classiques, la boutique a maintenant plusieurs nouveaux gadgets en stock: des tasses, des porte-clés, des parapluies, des flacons de hanche, des aimants de réfrigérateur, etc ..

Le bénéfice de la vente est pour l'Association d'Entraide de la Marine asbl

info: +32(0)50-55.87.39 (werkdagen/journées de travail) - +32(0)50-55.87.38 (donderdag/jeudi)

e-mail/courriel: hulpbetoon.marine@mil.be of/ou rik.copman@mil.be

open op donderdag/ouvert le jeudi 9.30-12.00 en/et 13.00-15.00



vlnr: divisieadmiraal Michel Hofman (Commandant van de Marinecomponent), fregatkapitein Philippe De Cock (nieuwe commandant Godetia), mevrouw Martine Lesaffre (schepen stad Oostende), korvetkapitein Luc Desanghere (uittredend commandant Godetia) en kapitein-ter-zee Claude Renard (Directeur Operaties van de Marine) / de gauche à droite: amiral de division Michel Hofman (Commandant de la Composante Marine), capitaine de frégate Philippe De Cock (le nouveau commandant du Godetia), madame Martine Lesaffre (échevin de la ville d'Oostende), capitaine de corvette Luc Desanghere (le commandant sortant du Godetia) et capitaine de vaisseau Claude Renard (le Directeur Opérations de la Marine) – © Jorn Urbain

Nouveau commandant pour le A960 Godetia

Le navire de commandement et d'appui logistique A960 Godetia a un nouveau commandant. La remise de commandement eut lieu le mercredi 25 juin durant une cérémonie militaire à la Place d'armes à Ostende, ville-marraine du navire. L'amiral de division Michel Hofman, commandant de la Composante Marine, investit le capitaine de frégate Philippe De Cock du commandement du Godetia. Il succède au capitaine de corvette Luc Desanghere. Le collègue des bourgmestre et échevins au complet fut présent à la cérémonie.

La Musique Royale de la Marine se chargea de l'accompagnement musical et le commandant sortant Luc Desanghere remit une plaque de fraternisation ornée des armes du navire et de la ville d'Ostende à l'administration communale de la ville marraine.

Le 20 juin le navire rejoignit son port d'attache Zeebrugge après sa participation à 'Maritime Capacity Building 2014', une opération d'une durée de trois mois au

large de la côte de l'Afrique occidentale (voir Neptunus 309). Le Godetia avait à bord 278m² de marchandises de secours destinées au continent africain et y réalisa un programme de formation et d'entraînement de marins africains. Durant cette mission l'équipage organisa quelques actions ludiques au bénéfice de la section d'Ostende de la ligue nationale MS. Il en résulta un chèque d'une valeur de 1.062,68 euros pour la ligue.

Navy Days : 25.000 visiteurs!

Les éléments ne furent pas favorables les 5 et 6 juillet à la base navale de

Zeebrugge. Mais malgré la pluie parfois très violente quelque 25.000 visiteurs se rendirent à la 34^{ème} édition des Navy Days. Cette fois-ci le thème fut 'la Marine au service de la communauté'. C'est pourquoi les navires 'ready duty' firent l'objet de beaucoup d'attention. Bien entendu, ce thème fut choisi à l'occasion de l'arrivée du nouveau patrouilleur P901 Castor, que la Marine put présenter pour la première fois au grand public durant les Navy Days. Il y eut d'ailleurs encore d'autres nouveautés: le nouvel hélicoptère de sauvetage NH-90, la frégate F930 Léopold I dans sa nouvelle configuration, les bateaux d'attaque (FRISC) des 'forces spéciales', les nouveaux sous-marins miniatures Remus pour la détection en eaux basses et le flambant neuf 'village de la Défense' où l'accent était mis sur le recrutement.

Durant ces Navy Days tous les navires belges et plusieurs navires étrangers furent ouverts au public. L'intérêt du public pour ces navires fut énorme. Connurent le plus de succès parmi les navires étrangers: le navire de commandement américain Mount Whitney et le chasseur de mines néerlandais Urk. Hubert Rubbens, coordinateur des Navy Days résuma l'événement comme suit: "Samedi 11.000 personnes se rendirent à Zeebrugge, dimanche il y en eut 14.000. Nous avons une belle flotte, beaucoup de nouveautés, des visiteurs intéressés et aucun incident."



Navy Days 2014 – © Jorn Urbain



Nieuwe commandant voor Ag60 Godetia

Het commando- en logistiek steunship Ag60 heeft een nieuwe commandant. De bevelsoverdracht vond plaats op woensdag 25 juni tijdens een militaire plechtigheid op het Wapenplein in Oostende, de peterstad van het schip. Divisieadmiraal Michel Hofman, commandant van de Marinecomponent, stelde fregatkapitein Phillippe De Cock voor als nieuwe bevelvoerder van de Godetia. Hij volgt korvetkapitein Luc Desanghere op. Het voltallige college van burgemeester en schepenen was op de plechtigheid aanwezig.

De Koninklijke Muziekkapel van de Marine luisterde de plechtigheid op en uittredend commandant Luc Desanghere overhandigde een verbroederingsplaat met de wapenschilden van de Godetia en Oostende aan het stadsbestuur van de peterstad.

Het schip kwam op 20 juni aan in zijn thuishaven Zeebrugge na zijn deelname aan 'Maritime Capacity Building 2014', een drie maanden durende opdracht



bevelsoverdracht van de Ag60 op het Wapenplein in Oostende / remise de commandement du Ag60 Godetia sur la Place d'Armes à Ostende – © Jorn Urbain

voor de West-Afrikaanse kust (zie Neptunus 309). Naast het opleiden en trainen van Afrikaanse marines bracht de Godetia 278 m3 hulpgoederen naar het Afrikaanse continent. Tijdens de missie organiseerde de bemanning enkele ludieke acties aan boord, met de bedoeling om geld in te zamelen voor de MS-liga, afdeling Oostende. Dit resulteerde in een cheque van 1.062,68 euro voor de liga.

25.000 bezoekers voor de Navy Days

De weergoden waren de marinebasis van Zeebrugge op 5 en 6 juli niet bepaald gunstig gezind. Maar ondanks de soms felle regen kwamen toch 25.000 bezoekers naar de 34ste editie van de Navy Days. Dit jaar was het thema 'de Marine ten dienste van de samenleving'. Heel wat aandacht ging dan ook naar het werk van de 'ready duty ships'. Uiteraard was dit thema gekozen naar aanleiding van de aankomst van het nieuwe patrouilleschip P901 Castor, dat de Marine tijdens de Navy Days voor het eerst aan het grote publiek kon laten zien. Er waren trouwens nog meer nieuwigheden: de nieuwe reddingshelikopter NH-90, het

fregat F930 Leopold I in zijn nieuwe configuratie, de aanvalsboten (FRISC) van de 'special forces', de nieuwe Remus-onderzeebootjes voor detectie in laag water en een gloednieuw Defensiedorp waarin het accent op de rekrutering lag.

Tijdens de Navy Days zijn de Belgische en tal van buitenlandse marineschepen open voor het publiek. De belangstelling van het publiek voor deze schepen was enorm. Blickvangers uit het buitenland waren het Amerikaanse commandoschip Mount Whitney en de Nederlandse mijnenjager Urk. Hubert Rubbens, 'event-coördinator' van de Navy Days, vat het evenement na afloop als volgt samen: "Zaterdag zakten 11.000 mensen naar Zeebrugge af, zondag waren dat er 14.000. We hadden een mooie vloot, veel nieuwigheden, geïnteresseerde bezoekers en geen incidenten."



Navy Days 2014 – © Jorn Urbain



L'Ag62 Belgica au secours d'un voilier en péril

Le 9 juillet, à l'entrée du port de Zeebrugge, le voilier Jodie Faster se trouva dans une situation très critique. Le skipper s'était grièvement blessé au cours d'une manœuvre et avait perdu conscience.

L'asbl ZachteKracht s'adresse à des jeunes, victimes d'une situation éducative problématique. Le sport de la voile vise à y remédier et à développer le sens des responsabilités et l'esprit d'équipe. A cette fin l'association dispose de quatre voiliers. En l'occurrence il était prévu de passer plusieurs jours en mer et de se rendre en Angleterre, mais les conditions météorologiques ne s'y prêtèrent pas. C'est pourquoi le skipper décida de tirer quelques bordées dans le chenal d'accès de Zeebrugge. C'est là que cela tourna mal. Une forte vague surprit le skipper et il reçut la bôme contre la tête. Malheureusement l'expérience limitée de la voile des quatre jeunes entre 14 et 18 ans et des accompagnateurs ne leur permit pas de mettre le bateau à l'abri, mais ils réussirent à activer le signal d'alarme.

Le navire de recherches océanographiques Ag62 Belgica qui venait de quitter le port de Zeebrugge vint à l'aide du Jodie Faster. Un hélicoptère Seaking transporta le skipper à l'hôpital



deelnemers jongerenstage oefenen in het Damage Control Center in Ryckevelde / les participants au stage de jeunes exerçant au Damage Control Center à Ryckevelde - © Jorn Urbain



de zeilboot Jodie Faster in dok 2 van de marinebasis Zeebrugge / le voilier Jodie Faster en cale 2 de la base navale de Zeebrugge - © Jorn Urbain

et quelques membres de l'équipage du Belgica se rendirent dans les plus brefs délais à bord du voilier en bateau d'intervention. Le bootsman du Belgica prit la barre du Jodie Faster et le ramena en toute sécurité dans le second dock de la base navale où les occupants reçurent les soins appropriés.

Stages de jeunes à la Marine

Depuis l'abolition du service militaire la Défense est une grande inconnue pour beaucoup de jeunes. C'est pourquoi la Défense mène une politique d'ouverture et de transparence envers le grand public et plus spécialement les jeunes. Ainsi chaque composante organise pendant les vacances de Pâques et les grandes vacances des stages pour jeunes. Certains de ces stages sont très durs et exigent une bonne condition physique et une forte dose de motivation. Cela vaut absolument pour les stages de jeunes à la Marine.

Du 28 juillet au 1er août une trentaine de jeunes de 17 et 18 ans participèrent à un stage à la base navale de Zeebrugge. Chaque jour ils reçurent leur portion de sports et par ailleurs les autres activités

avaient toutes un aspect maritime: rafting en mer, initiation à la plongée sous-marine ou combat corps à corps aquatique. Une journée réussie fut également celle où ils embarquèrent à Zeebrugge à bord du remorqueur de marine Ag96 Albatros pour prendre place à hauteur d'Ostende dans des canots pneumatiques gonflables et y 'débarquer' sur la plage, tels de véritables fantassins marins.

Il y eut également, du 31 juillet au 28 août, des stages pour jeunes à bord du voilier-école Zénobe Gramme. C'est ainsi que quatre groupes de neuf jeunes se sont embarqués à son bord pour s'initier en l'espace d'une semaine à la navigation en mer. L'entraînement se fit sur place car les jeunes faisaient fonction de membres d'équipage à part entière. Ils participèrent ainsi aux manœuvres de voile, furent de quart sur le pont et de service à la barre. Sans parler des tâches ménagères et de nettoyage. Pendant cette période le Zénobe Gramme prit part à une partie du prestigieux Tall Ships Race, de Bergen (Norvège) à Esbjerg (Danemark). Plus de quarante navires, parmi lesquels les plus grands voiliers au monde, participèrent à cette course.





de zeilboot Jodie Faster in dok 2 van de marinebasis Zeebrugge / le voilier Jodie Faster en cale 2 de la base navale de Zeebrugge - © Jorn Urbain

Ag62 Belgica helpt zeilboot in nood


Aan de ingang van de haven van Zeebrugge kwam op 9 juli de zeilboot Jodie Faster in nood. De schipper had zich bij een zeilmanoeuvre ernstig verwond aan het hoofd en verloor het bewustzijn.

De vzw ZachteKracht richt zich tot jongeren die het slachtoffer zijn geworden van een problematische

opvoedingssituatie. De zeilsport zorgt voor een pedagogische invulling bij de ontwikkeling van verantwoordelijkheden en teamgeest. De vereniging heeft hiertoe vier zeilboten. Bedoeling was om tijdens een meerdaagse zeiltocht de oversteek naar Engeland te maken, maar de weersomstandigheden lieten dat niet toe. De schipper besloot om in de geul van Zeebrugge een veilige trip te maken, maar toch liep het fout. Bij een flinke golf kreeg de schipper de uitzwaaiende giek tegen het hoofd. De zeilervaring van de opvarenden, vier jongeren tussen 14 en 18 jaar en hun begeleiders, was niet van die aard dat ze erin slaagden om het schip in veiligheid te brengen. Wel konden ze het noodsignaal activeren.

Het oceanografisch onderzoeksschip Ag62 Belgica had net de haven van Zeebrugge verlaten en kwam de Jodie Faster ter hulp. Een Seakinghelikopter heeft het onfortuinlijke slachtoffer afgevoerd en met behulp van de interventieboot waren enkele bemanningsleden van de Belgica in een mum van tijd aan boord van de zeilboot. De bootsman van de Belgica nam het roer en de machines over en bracht de Jodie Faster veilig tot in het tweede dok van de marinebasis. Daar kregen de opvarenden verdere verzorging.

Jongerenstages bij de Marine

 Sinds de opschorting van de legerdienst is Defensie voor veel jongeren een grote

onbekende. Daarom stelt Defensie zich maximaal open naar de samenleving en de jeugd in het bijzonder. Elke component richt in de paas- en zomervakantie jeugd stages in. Sommige ervan zijn niet van de poes want ze vereisen een meer dan behoorlijke conditie en een stevige dosis motivatie. Dit geldt absoluut ook voor de jongerenstages bij de Marine.

Van 28 juli tot 1 augustus namen dertig jongeren van 17 en 18 deel aan een stage in de marinebasis van Zeebrugge. Dagelijks kregen ze een portie sport voorgeschoteld en verder hadden de meeste activiteiten uiteraard een maritiem tintje: raften op zee, duikinitiatie of gevechtswemmen. Een geslaagde dag was ook die waarop ze in Zeebrugge aan boord van de marinesleper Ag96 Albatros gingen om voor de kust van Oostende te ontschepen en met opblaasbare bootjes als echte mariniers op het strand te 'landen'.

Ook aan boord van het opleidingszeilschip Zénobe Gramme was er een jeugd stage. Die liep van 31 juli tot 28 augustus. Vier groepen van negen jongeren zijn op de Zénobe Gramme ingescheept om telkens in een week de basis van het navigeren onder de knie te krijgen. De training gebeurt 'on the spot' want de jongeren fungeren als een volwaardig bemanningslid. Ze nemen deel aan de zeilmanoeuvres, lopen wacht op de brug en staan aan het roer. Om dan nog niet te spreken over de huishoudelijke en schoonmaaktaken. Tijdens deze periode nam de Zénobe Gramme trouwens deel aan een gedeelte van de prestigieuze Tall Ships Races, in een traject van Bergen (Noorwegen) naar Esbjerg (Denemarken). Meer dan veertig schepen namen aan deze race deel, waaronder zelfs de grootste zeilschepen ter wereld.



een groep deelnemers aan de jeugd stage aan boord van de Ag58 Zénobe Gramme / un groupe de participants au stage de jeunes à bord du Ag58 Zénobe Gramme - © Jorn Urbain



Vlnr. 1LZ Dirk Demedts, HKH Koningin Mathilde, de heer Renaat Landuyt (burgemeester Brugge) en de heer Carl Decaluwé (gouverneur West-Vlaanderen) / de gauche à droite: 1LV Dirk Demedts, SAR la Reine Mathilde, Mr. Renaat Landuyt (bourgmestre de Bruges) et Mr. Carl Decaluwé (gouverneur de la Flandre Occidentale) – © Jörn Urbain

Sa Majesté la Reine Mathilde baptise le P901 Castor

Le P901 Castor, le premier des deux nouveaux patrouilleurs de la Marine, vient d'être baptisé solennellement. Cela se passa le jeudi 10 juillet dernier durant une cérémonie militaire à la base navale de Zeebrugge.

Le nom des deux navires fut choisi en raison de leur connotation symbolique. Ce sont deux étoiles de la constellation des jumeaux, visibles entre la Grande Ourse et Orion, et qui furent en tout temps utilisés par les marins pour faire le point. Les noms renvoient également à la mythologie grecque et romaine qui glorifiait les jumeaux Castor et Pollux pour leurs exploits héroïques. Ils furent de tout temps idolâtrés comme protecteurs des marins.

Dans son discours le ministre de la Défense Pieter De Crem, se déclara

très fier de l'acquisition des deux nouveaux patrouilleurs. L'amiral de division Michel Hofman, commandant de la Composante marine, quant à lui, rappela que depuis la construction du chasseur de mines Primula, 23 années s'étaient écoulées sans que la Marine eût construit un nouveau navire. Monsieur Philippe Gobert, président du chantier naval français Socarenam (voir Neptunus 308), mit l'accent sur la collaboration parfaite avec la Marine durant la construction du navire. C'est aussi lui qui en guise de boutade nous apprit qu' "un constructeur de navires ne connaît que deux jours heureux, à savoir le jour où il signe le contrat et le jour du baptême du navire..."

Sa Majesté la Reine Mathilde, marraine du Castor, baptisa le navire avec les paroles suivantes: "Castor, je te baptise et te souhaite à toi et ton équipage bon vent!", après quoi la bouteille de champagne se brisa en mille morceaux

contre la coque du navire. Ensuite eut lieu le commissionnement officiel par la remise du drapeau de la Marine, de la flamme de guerre, du fanion de mise en service et de la cloche du navire. La ville de Dendermonde accepta le parrainage du nouveau patrouilleur et dans son discours le bourgmestre Piet Buyse souligna l'importance des liens entre la Marine et sa ville.

A l'occasion de cette cérémonie le lieutenant de vaisseau de 1ère classe Dirk Demets fut installé comme commandant du P901 Castor. Dans ce numéro de Neptunus nous revenons en détail sur les tâches et missions des deux patrouilleurs au service de la Marine. Le Castor est désormais prêt à entamer sa période de commissionnement et entretemps la construction du P902 Pollux se poursuit sans délai. Il est attendu à Zeebrugge début 2015.



Hare Majesteit Koningin Mathilde doopt P901 Castor

De P901 Castor, het eerste van de twee nieuwe patrouilleschepen van de Marine, is plechtig gedoopt. Dit gebeurde tijdens een militaire ceremonie in de marinebasis van Zeebrugge op donderdag 10 juli 2014.

De namen van de twee schepen werden gekozen omwille van hun symboliek. Dit zijn twee sterren van het sterrenbeeld 'tweelingen', zichtbaar tussen de grote beer en orion, en door zeelieden te allen tijde gebruikt om hun positie te bepalen. De namen verwijzen ook naar de Griekse en Romeinse mythologie, waarin de onsterfelijke tweelingen Castor en Pollux beroemd stonden voor hun heldendaden. Ze werden vergoddelijkt als de beschermers van de zeelui.

In zijn toespraak drukte minister van Defensie Pieter De Crem zijn fierheid uit over het verwerven van de twee nieuwe patrouilleschepen. Divisieadmiraal Michel Hofman, Commandant van de Marinecomponent, herinnerde eraan dat het sinds de bouw van de mijnenjager Primula 23 jaar geleden was dat de Marine nog een nieuwbouwproject realiseerde. De heer Philippe Gobert, voorzitter van de Franse scheepswerf Socarenam (zie Neptunus 308), beklemtoonde vooral de prima samenwerking met de Marine tijdens de bouw van het schip. Van hem onthielden we ook de ludieke oneliner "Een scheepsconstructeur kent doorgaans maar twee gelukkige momenten: de dag waarop hij een contract ondertekent en de dag waarop het schip wordt gedoopt..."

Hare Majesteit Koningin Mathilde aanvaardde het meterschap van de Castor. Ze doopte haar schip met de woorden "Ik doop u Castor en wens u en uw bemanning een behouden vaart", waarna de champagneflles met een luide knal tegen de scheepswand stuk spatte. Hierna volgde de officiële commissioner van het schip met het overhandigen van de



vlnr. Defensieminister Pieter De Crem, HKH Koningin Mathilde en divisieadmiraal Michel Hofman, Commandant van de Marinecomponent / de gauche à droite: le Ministre de la Défense Pieter De Crem, SAR la Reine Mathilde et amiral de division Michel Hofman, le Commandant de la Composante Marine © Jorn Urbain

marinevlag, de geus, de oorlogswimpel, de commissioneringswimpel en de scheepsbel. De stad Dendermonde aanvaardde het peterschap van het nieuwe patrouilleschip en in zijn toespraak beklemtoonde burgemeester Piet Buyse de band tussen de Marine en de stad.



Tijdens deze plechtigheid werd luitenant-ter-zee eerste klasse Dirk Demedts

officieel aangesteld als commandant van de P901 Castor. In dit nummer van Neptunus belichten we de taken en opdrachten die de twee nieuwe patrouilleschepen voor de Marine zullen uitvoeren. De Castor kan nu aan zijn opwerktraject beginnen en ondertussen loopt de bouw van de P902 Pollux op volle toeren. De Marine verwacht hem begin 2015 in Zeebrugge.





© Jorn Urbain

La Frégate F930 Léopold I prend part à l'opération Atalanta

Le dimanche 10 août la frégate multifonctionnelle F930 Léopold I a quitté la base navale de Zeebrugge, à destination de l'océan Indien via la Méditerranée.

Sous le commandement du capitaine de frégate Tanguy Botman l'équipage a terminé avec succès les tests opérationnels de l'OTAN. Durant cette période les membres d'équipage ont affiné les procédures et effectué une série d'exercices. Cette excellente préparation les a mis en état de participer, dans le cadre de l'opération Atalanta de Union Européenne, à la lutte contre la piraterie dans la Corne d'Afrique.

Les trois missions Atalanta précédentes furent effectuées par la frégate F931 Louise-Marie. Elles ont pour but de protéger les navires du programme alimentaire mondial et de l'opération AMISOM (African Mission for Somalia), qui livrent des marchandises de première nécessité aux réfugiés en Somalie. Par leurs patrouilles les frégates protègent également les navires de commerce

vulnérables et contribuent à dissuader les pirates dans cette région à risques. Dans un numéro suivant nous reviendrons en détail sur la mission du Léopold I. La frégate retournera à son port d'attache vers la mi-décembre.



M917 Crocus - © Jorn Urbain

Le chasseur de mines M917 Crocus fait partie de l'escadre OTAN de lutte contre les mines

Le 24 août le chasseur de mines M917 Crocus a quitté son port d'attache. Il fera partie jusqu'au 8 décembre du SNMCMG1 (Standing NATO Mine Countermeasures Group 1), l'escadre permanente de lutte contre les mines de l'OTAN. De cette collaboration internationale résulte une amélioration des tactiques, des techniques et des procédures de la chasse aux mines. Cette escadre est d'ailleurs une des mieux entraînées et des plus spécialisées en matière de lutte contre les mines.

Durant cette mission le Crocus fera escale à Turku (FI), Warnemunde (DE), Stavanger (NO), Faslane (GB), Belfast (GB), Plymouth (GB), Cherbourg (FR), Saint-Malo (FR), Londres (GB), Amsterdam (NL) et Hambourg (DE).



Le Crocus se concentrera plus particulièrement sur la chasse aux mines pendant les exercices 'Northern Coast', 'Joint Warrior' et l'opération 'France Historical Ordnance Disposal'.

textes: Franky Bruneel



Fregat F930 Leopold in Operatie Atalanta

Op zondag 10 augustus heeft het multifunctionele fregat F930 Leopold I de marinebasis van Zeebrugge verlaten. Het schip is via de Middellandse Zee richting Indische Oceaan gevaren.

Onder het commando van fregatkapitein Tanguy Botman heeft de bemanning met succes de operationele testen afgewerkt, georganiseerd door de NAVO. Gedurende het traject heeft het boordpersoneel de procedures verder verfijnd en stonden nog tal van oefeningen op het programma. Deze degelijke voorbereiding stelt hen in staat om deel te nemen aan de strijd tegen de piraterij rond de Hoorn van Afrika, in het kader van de EU-operatie Atalanta.

De drie vorige 'Atalanta-missies' werden uitgevoerd door het fregat F931 Louise-Marie. Het doel ervan is het beschermen van de schepen van het Wereldvoedselprogramma en AMISOM (African Mission for Somalia). Deze schepen leveren noodzakelijke



© Jorn Urbain

hulpgoederen aan de vluchtelingen in Somalië. Door hun patrouilles beschermen de fregatten tegelijk ook kwetsbare koopvaardijschepen en schrikken ze de piraten af in het risicogebied.

In het volgend nummer van dit blad komen we uitgebreid terug op de missie van de Leopold I. Het fregat keert half december terug naar zijn thuishaven Zeebrugge.

Mijnenjager M917 Crocus in NAVO-mijnenbestrijdingseskader

Op 24 augustus heeft de mijnenjager M917 Crocus zijn thuishaven verlaten. Tot 8 december maakt het schip deel uit van SNMCMG1 (Standing NATO Mine Countermeasures Group 1), het permanente mijnenbestrijdingseskader van de NAVO. De internationale samenwerking leidt tot het verbeteren van tactieken, technieken en procedures van de mijnenjacht. Dit eskader behoort trouwens tot de best getrainde en meest gespecialiseerde mijnenbestrijders ter wereld.

⚓ Tijdens zijn opdracht zal de Crocus aanleggen in de havens van Turku (FI), ⚓ Warnemunde (DE), Stavanger (NO),

Faslane (UK), Belfast (UK), Plymouth (UK), Cherbourg (FR), Saint-Malo (FR), Londen (UK), Amsterdam (NL) en Hamburg (DE).

De Crocus zal zich in het bijzonder op mijnenjacht focussen tijdens de oefeningen 'Northern Coast', 'Joint Warrior' en de operatie 'France Historical Ordnance Disposal'. Bij deze operatie is het de bedoeling om voor de Franse kust achtergebleven springtuigen uit beide wereldoorlogen onschadelijk te maken.

Op 10 december keert de Crocus terug naar de marinebasis in Zeebrugge. Het verloop van de opdracht kunt u volgen op de Facebookpagina van het schip.



M917 Crocus - © Jorn Urbain

teksten: Franky Bruneel

Abonnees-weldoeners

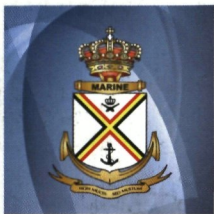
Abonnés bienfaiteurs

- ACKX M. Eerste meester-chef (b.d.) – ZWEVEGEM
 ADAM P. - JODOIGNE
 ADRIAENSSENS A. – Oppormeester - TIELRODE
 ALDEWEIRELDT E. - ere-Fregatkapitein (R) - WILRIJK
 ALLOO M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WOLUWE SAINT PIERRE
 ANDRIES J.-M Oppormeester-chef (b.d.) - BRUGGE
 ANGILLIS D. Luitenant-ter-zee – OOSTENDE
 ARRIGHI D. Eerste matroos - SINT-STEVENS-WOLUWE
 ASS. des Anciens de la Force Navale et de la Marine Ath Lessines -
 MERVERGNIES-LEZ-LENS
 BAEYENS D. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) – OOSTENDE
 BAYOT G. Maître-chef - MONT SUR MARCHIENNE
 BEKE M. Capitaine de frégate (R) - ZELLIK
 BENOIDT P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - AVRILLE
 BERGANS A. Meester - TROOZ
 BEUGNIES P. – GENLY
 BEULEN R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) – DE HAAN
 BEUSELINCK T. – OOSTENDE
 BEYAERT J. - BRUXELLES
 BILLIET A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - BRUGGE
 BLANCKE N. - SINT-ANDRIES
 BLOMME W. Korvetkapitein (b.d.) - BRUGGE
 BOECKMANS R. – AUDERGHEM
 BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
 BONABOT J. Maître Principal (e.r.) - BRUGGE
 BOURLET G. Oppormeester-chef (b.d.) - STROMBEEK-BEVER
 BROUTA G. - SAMBREVILLE
 BRUNEEL CH. Eerste-meester-chef - BRUGGE
 BRUNEEL M. Fregatkapitein (R) - ROESELARE
 BRUYNEEL H. - OOSTENDE
 BRUSSELS ROYAL YACHT CLUB - BRUSSEL
 BULTOT C. Luitenant-ter-zee 1ste klasse - OOSTENDE
 CAEYZEELE F. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BOEZINGE
 CAMBRON X. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - WATERLOO
 CLAREMBEAUX M. Capitaine de frégate (R) - HARZE
 CLYBOUW L. 1ste Meester-chef – OOSTENDE
 COLLA E. - CLAVIER
 COOLENS G. 1ste Meester-chef (b.d.) -AALTER
 COOMAN W. Ere-korvetkapitein - HALLE
 COPPENS J-F Matroos - OOSTNIEUWKERKE
 COREMANS G. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 Corps Royal des Cadets de Marine-National - BRUXELLES
 COURTENS F. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE
 CUVELIER J. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 CVBA BRABO HAVENLOODSEN - ANTWERPEN
 DAELEMANS F. Fregatkapitein (b.d.) - OOSTENDE
 DAEMS A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 DAMMAN L. Korvetkapitein - KOEKLBERG
 DANGOTTE J. Matelot Milicien – GENAPPE
 DE BIE R. – BRUXELLES
 DE BIE W. - DWORP
 DE BODE R. Fregatkapitein - ERPE-MERE
 DE CLERCQ Ch. Korvetkapitein (R) - ERPE MERE
 DE COCK Ph. Fregatkapitein - BRUGGE
 DE COOMAN P. - BRUXELLES
 DE FAYS P. - BRUXELLES
 DE GERLACHE DE GOMERY B. Capitaine de frégate (R) BRUXELLES
 DE GRANDE G. Korvetkapitein (b.d.) - SINT-KRUIS
 DE JONGHE M. Fregatkapitein – ANTWERPEN
 DE KIMPE E. Matroos mil. (b.d.) - RUPELMONDE
 DE LANGE M. - BREDENE
 DE MAESSCHALCK L. Fregatkapitein - OOSTKAMP
 DE METS A. Fregatkapitein - VARSENARE
 DE RAEDEMAER F. - Korvetkapitein (r.) - DE HAAN
 DE RYCKE D. - TURNHOUT
 DE SCHEEMAER J. – BRUGGE
 DE TREMMERIE G. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OUDENBURG
 DE TROYER D. - 1e Sergeant - BREDENE
 DE VALKENEER F. – WATERLOO
 DE VLEESHAUWER L. erefregatkapitein (R) – ST. GENESIOUS-RODE
 DEBAISIEUX G. Meester (b.d.) – FRAMERIES
 DECLERCQ-DECORTE - OOSTENDE
 DEGRAER P. Fregatkapitein - GRIMBERGEN
 DEGROOTE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WETTEREN
 DELAFONTEYNE K. Luitenant ter zee 1e klasse (R) - BRUGGE
 DELAHAYE P. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - WATERLOO
 DELSARTE J.J. - FONTAINE-L'EVEQUE
 DEMAÏN F. - FONT-L'EVEQUE
 DENAUW J.-L. 1e Maître Chef - SNELLEGEEM
 DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)
 DEROO J. - DESTELBERGEN
 DESMET A. - OOSTENDE
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
 DEWAEGEMAEKER A. Eerste korporaal-chef - BRUGGE
 DEWULF G. - RONSE
 DHONDT A. Eerste matroos - BALEGEM
 DHONT A. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
 D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate (R) - BRUXELLES
 DRAGO H. - OOSTENDE
 DUBOIS G. Eerste Kwartier meester-chef (b.d.) - OUDENBURG
 DUHOUX J.M. Maître principal-chef (e.r.) ST- SAVIN
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal MAB (b.d.) - OOSTENDE
 DUMONT R. Meester (R) - GENT
 DUMONT-MAROTTE C. - UCCLE
 DUSAUOIS J.C. - LESSIVES
 ECTORS M. Vice-admiraal - HOFSTADE
 EEMAN M. - DILBEEK
 ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - HULDENBERG
 ESCH P. - WOLUWE-SINT-LAMBERT
 EYCKMANS M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - LEUVEN
 FAICT M. Lieutenant de vaisseau (R) - BRUGGE
 FOBE M. - UCCLE
 FRANCOIS J. 1ste Meester-chef - OOSTENDE
 FRILLIER F. - BEAUFORT
 GEERINCKX J. - KNOCKE-HEIST
 GEKIERE D. Fregatkapitein - OOSTENDE
 GELUYCKENS D. Flottieljeadmiraal (b.d.) - BRUSSEL
 GHEYSENS G. – DILBEEK
 GILLON D. Capitaine de vaisseau (r.) - BRUXELLES
 GODDAERT M. - EKEREN
 GOUSSAERT F. Kapitein-ter-zee - ZAVENTEM
 GROESEMAM M. – Capt CRCM - IXELLES
 GUILLAUME PH. - ARLON
 HACHA Ch. - HERENT
 HANTON M. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (e.r.) - OOSTENDE
 HAP V. Kapitein-ter-zee - ASSEBROEK
 HAVERALS E. Oppormeester-chef (b.d.) - KNOCKE HEIST
 HEEREN G. Flottieljeadmiraal - BRUGGE
 HEINEN J-P. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - BRUXELLES
 HELLEMANS Ch Luitenant-ter-zee 1ste klasse - WILRIJK
 HELLEMANS M. Vice-admiraal (b.d.) - ANTWERPEN
 HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE
 HENRARD D. 1er quartier-maître-chef – BRUGGE
 HERBOTS P. - HASSELT
 HERTELEER W. Admiraal (b.d.) - OOSTENDE
 HOFMAN M. Divisieadmiraal - OOSTENDE
 HOLSBOER J. - BRUXELLES
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 HORIONG. Lieutenant de vaisseau de 1ère classe (R) - MALEVESSTE. MARIE
 HOSDAIN J-P. Capitaine de frégate (e.r.) – OOSTENDE
 HUYGHE M. - ANTWERPEN
 HUYSMAN H. Capitaine de corvette Rhr - ERWETEGEM
 JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) – MORTSEL
 JACOBS W. Erefregatkapitein - WOMMELGEM
 JANDA M. Eerste kwartiermeester-chef (b.d.) - LOMBARDSIJDE
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM (ANTWERPEN)
 JANSSENS P. Korvetkapitein (R)- KAPELLEN
 JOSSART J. Lieutenant de vaisseau de première classe honoraire - EVERE
 KARPEZ M. Oppormeester-chef (b.d.) - ZEDELGEM
 KONINCKX C. - ANTWERPEN
 KOOSTRA A. - BRUGGE
 LAMBRECHTS L. – STABROEK

LAMEERE P. Eerste meester-chef – ELLEZELLES
 LAMS L. Fregatkapitein - BREDENE
 LAVAERT P. Flottieljeadmiraal (b.d.) – OOSTENDE
 LE HARDY DE BEAULIEU J.L. - GOSSELIES
 LECLEF Ch. Premier quartier-maître-chef - OOSTENDE
 LECLERCQ J.F. - GOSSELIES
 LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING
 LEULIER J. Capitaine de Frégate (hre)- TOURNAI
 LEYE J. – 1ste Kwartiermeester-chef - OOSTENDE
 LIENART J.C. Capitaine de vaisseau (hre) (e.r.) - OOSTENDE
 LIMBOURG P. - LILLOIS-WITTERZEE
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN
 LURQUIN-BODENGHIEN J. - BRUXELLES
 MAES E. Fregatkapitein (R) - AALST
 MAES F. ere-Vaandrig-ter-zee (R) - BRASSCHAAT
 MANDERLIER P. Capitaine de frégate BAM - GENT
 MARLIER J.M. Matelot Milicien - SOIGNIES
 MASQUELIN J. - BRUXELLES
 MATHOT A. Capitaine de frégate (r.) - HOFSTADE
 MATTON R. Kolonel (b.d.) - OOSTENDE
 MERCIER B. Quartier-maître d'honneur - LANDELIES
 MERCKX A - Eerste meester-chef (b.d.) - TIENEN
 MEULEMANS - GEELE
 MICHEL P. Quartier-Maître milicien VIESVILLE
 MICHIELSENS M. Ere Opperreester-chef - ST. ANDRIES
 MICHILSENS P. Fregatkapitein (H) - HOBOKEN
 MORRIS J. – Lieutenant de vaisseau de première classe - SIJSELE
 MULTI N.V. - TEMSE
 NEUS R. 1ste Meester-chef (b.d.) – OOSTENDE
 PARIS Th. Capitaine de frégate - WOLUWE-ST. PIERRE
 PAUWELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 PEARSE M. - BRUGGE
 PEDE R. Opperreester-chef (b.d.) – EREMBODEGEM
 PEIRE M. Adjudant-chef - NIEUWMUNSTER
 PELS A. KTLO - ANTWERPEN
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)
 PETERS R. - ATHUS
 PIETTE R. Maître Principal-chef (e.r.) - OOSTENDE
 PINTELON J. Erefregatkapitein - LENNIK
 PIRLET D. Enseigne de vaisseau (r.) - BASTOGNE
 PIRONGS P. Matroos Milicien - WESTERLO
 POELMAN P. Erefregatkapitein - GENT
 POULLET E. Viceadmiraal (b.d.) - SINT-KRUIS
 PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - OOSTENDE
 PYNOO J-T. Kapitein-ter-zee – WAREGEM
 QUAGHEBEUR M. – Fregatkapitein (b.d.) - SNELLESEM
 RAMAEKERS J. Capitaine de frégate (R) - ROSIERES
 RASIR F. Quartier-maître (e.r.) - ARLON
 RASQUIN R. - BRUXELLES
 RENARD C. Kapitein-ter-zee - JETTE
 RENOZ G. - DURBUIS
 REYNIEERS O. Ere-eerste-meester-chef (b.d.) - ST- NIKLAAS
 RIGHETTO R. Quartier-maître - DOTTIGNIES
 ROBBERECHT W. Kapitein-ter-zee - BAARDEGEM
 ROMBOUITS R. - GENTBRUGGE
 ROSIERS J. Amiral de division (e.r.) - BRAINE ALLEUD
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE – ANTWERPEN
 SABBE M. Eerste meester-chef - LEFFINGE
 SAUSSEZ G. 1e Quartier-maître-chef d'honneur - REBECQ
 SAUSSEZ J. Capitaine de vaisseau - BRUGGE
 SCHOONVLIET A. 1ste Meester-chef (b.d.) - HOVE
 SCHOTTE G. - Korvetkapitein - BRUGGE
 SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (e.r.) - BREDENE
 SEGERS P. Ere-Kapitein-ter-zee Vlieger (b.d.) - KOKSIJDE
 SEYNAEVE C. – OOSTENDE
 SMET R. Professor KTLO – KAPELLEN
 SOETEMANS M. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (b.d.) - WENDUINE
 SOETENS Y. Capitaine de frégate (b.d.) - OOSTENDE
 SONVILE N. Eerste meester-chef (b.d.) - ANDERLECHT
 STEELANDT R. Eerste-meester-chef (b.d.) - BRUGGE
 STEENBEKE D. Opperreester (R) - Moerbeke-Waas

STEVENS-DEWILDE J.CI. - SINT IDESBALD
 STIENNON D. Maître-chef (e.r.) - HEIST-AAN-ZEE
 STIEVENART J. Lieutenant de vaisseau de première classe (e.r.) - SINT-
 STEVENS-WOLUWE
 STORM R. 1ste Meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 SURMONT J. Korvetkapitein (b.d.) - DE HAAN
 TABURY L. Maitre Principal Chef (e.r.) - BRUGGE
 THAS J. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE
 THIBAUT de MAISIERES C. Amiral de division (e.r.) BRAINE-ALLEUD
 TRUYENS L-J. 1ste Meester-chef (b.d.) - LISSEWEGE
 V.O.Z.M. LEUVEN & OMSTREKEN - LEUVEN
 VAN BELLE D. Ere-Luitenant-ter-zee - BRUSSEL
 VAN BELLEGHEM K. Korvetkapitein - OOSTKAMP
 VAN BELLINGEN R. Quartier-maître (e.r.) - COURCELLES
 VAN BOGAERT H. Luitenant-colonel - BREDENE
 VAN BRANDE F. 1e Maitre Chef - WATERLOO
 VAN BUSSEL M. Fregatkapitein (b.d.) - GENT
 VAN CLEVEN M. Fregatkapitein - DEERLIJK
 VAN DAMME J. - TONGEREN
 VAN DAMME P. Capitaine de vaisseau (e.r.) – BREDENE
 VAN DE WALLE B. Capitaine de vaisseau (r.) - CONCARNEAU
 VAN DEN BOSSCHE P. Matroos-mil. (b.d.) - MECHELEN
 VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein (R) - LIER
 VAN DEN BULCK P. Erekapitein-ter-zee - ANTWERPEN
 VAN DEN STEEN L. Korvetkapitein GANSHOREN
 VAN DEN STEENE W. – Luitenant-ter-zee eerste klasse (R) - MECHELEN
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1ste klasse (R) - ANTWERPEN
 VAN LOON P. - Opperreester-chef - ANTWERPEN
 VAN NECK D. - AALST
 VAN OVERMEIRE G. Capitaine de frégate (R) - CLAVIER
 VAN RANSBEEK R. Fregatkapitein (b.d.) - BRUSSEGHEM
 VAN REYBROUCK B. Vaandrig-ter-zee tweede klas (R) - TORHOUT
 VAN SPRANG J. - GENT
 VANDEBOSCH A. - NEUVILLE-EN-CONDROZ
 VANDEN HAUTE E. Kapitein-ter-zee (b.d.) - DE HAAN
 VANDENDRIESSCHE P. - OOSTENDE
 VANDER BEKEN C. Capitaine de Fregate (R) - BRUXELLES
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
 VANKELEKOM R. - MONTIGNY-LES-TILLEUL
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau BEM (e.r.) - OOSTKAMP
 VANMAELE F. - Opperreester (b.d.) - OOSTENDE
 VERCRUYSE H. - LOKEREN
 VERELST J. Opperreester (b.d.) - BORGERHOUT
 VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT - ANTWERPEN
 MORTSEL
 VERHELST L. Opperreester - SINT-ANDRIES
 VERHULST M. Amiral de division (e.r.) - OTTIGNIES
 VERMAERE L. Kapitein-ter-zee (b.d.) – SCHAERBEEK
 VERRIEST H. - OOSTKAMP
 VERSTREPEN W. Korvetkapitein (r.) - ANTWERPEN
 VINCENT C. – LIEGE
 VLEMINCKX A. - BRUXELLES
 VOGELS A. 1ste Meester-chef (b.d.) - GENT
 VOITH TURBO S.A. - BRUXELLES
 VOSS M. - WELKENRAEDT
 VOSS L. Matroos Milicien - BAELEN
 VYNCKE W. ere-Fregatkapitein (R) - OOSTENDE
 WARNAUTS P. Vice-admiraal - SINT-ANDRIES
 WEIKMANS M. Maître principal (e.r.) – RIXENSART
 WERQUIN R. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 WISNIEWSKI F. - MARCINELLE
 WOUTERS M. – BREDENE
 YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES
 ZEILCLUB MARINE – OOSTENDE

Lijst afgesloten op 14 augustus 2014
 Liste clôturée à la date de 14 août 2014



THE BELGIAN NAVY



Michel Hofman and 1667 others like this.

join us on ...



www.mil.be



DEFENCE